



UNDANG-UNDANG MALAYSIA

VERSI ATAS TALIAN TEKS
CETAKAN SEMULA DIKEMASKINI

Akta 148

AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974

Sebagaimana pada 1 Jun 2015

AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974

Tarikh Perkenan Diraja	...	...	...	30 Julai 1974
Tarikh penyiaran dalam <i>Warta</i>	...	...	...	29 Ogos 1974
Pindaan terkini oleh Akta A1310 yang mula berkuat kuasa pada	...	...	...	8 Oktober 2007

CETAKAN SEMULA TERDAHULU

<i>Cetakan Pertama</i>	...	...	...	1997
<i>Cetakan Kedua</i>	...	...	...	2001
<i>Cetakan Ketiga</i>	...	...	...	2006

UNDANG-UNDANG MALAYSIA**Akta 148****AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974**

SUSUNAN SEKSYEN

Seksyen

1. Tajuk ringkas, pemakaian dan permulaan kuat kuasa
2. Tafsiran
3. Konvensyen hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang
4. Menetapkan Pihak Negara
5. Kemalangan maut
6. Had tanggungan
7. Masa untuk membawa tindakan
8. Kecuaian yang disumbangi
9. Kuasa bagi mengecualikan pesawat udara yang digunakan bagi maksud tentera
10. Tindakan terhadap Pihak Negara
11. Konvensyen Tambahan hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang
- 11A. Konvesyen Dipinda dan Konvensyen Montreal hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang
12. Pemakaian bagi pengangkutan melalui udara yang tidak tertakluk kepada Konvesyen Pengangkutan Melalui Udara
13. Kerajaan Persekutuan dan Negeri terikat kepada Akta
14. Pemansuhan

JADUAL PERTAMA

JADUAL KEDUA

JADUAL KETIGA

JADUAL KEEMPAT

JADUAL KELIMA

JADUAL KEENAM

UNDANG-UNDANG MALAYSIA

Akta 148

AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974

Suatu Akta bagi menguatkuasakan Konvensyen tertentu berhubung dengan pengangkutan melalui udara dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara yang berkenaan dan bersampingan dengannya.

[19 Disember 1974]

MAKA INILAH DIPERBUAT UNDANG-UNDANG oleh Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong dengan nasihat dan persetujuan Dewan Negara dan Dewan Rakyat yang bersidang dalam Parlimen, dan dengan kuasa daripadanya, seperti yang berikut:

Tajuk ringkas, pemakaian dan permulaan kuat kuasa

1. (1) Akta ini bolehlah dinamakan Akta Pengangkutan Melalui Udara 1974 dan hendaklah terpakai di seluruh Malaysia.

(2) Kecuali sebagaimana yang diperuntukkan dalam subseksyen (3), Akta ini hendaklah mula berkuat kuasa pada hari yang diperakui oleh Yang di-Pertuan Agong dengan perintah sebagai hari Konvensyen itu mula berkuat kuasa berkenaan dengan Malaysia.

(3) Seksyen 11 hendaklah mula berkuat kuasa pada hari yang diperakui oleh Yang di-Pertuan Agong dengan perintah sebagai hari Konvensyen Tambahan mula berkuat kuasa berkenaan dengan Malaysia.

(4) Seksyen 11A hendaklah mula berkuat kuasa pada hari yang diperakui oleh Yang di-Pertuan Agong dengan perintah sebagai hari Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal mula berkuat kuasa berkenaan dengan Malaysia.

Tafsiran

2. Dalam Akta ini, melainkan jika konteknya menghendaki makna yang lain—

“Konvensyen” ertinya Konvensyen bagi menyatukan kaedah-kaedah tertentu berhubung dengan pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dikenali sebagai “Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda di The Hague 1955”, sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Pertama;

“Konvensyen Dipinda” ertinya Konvensyen sebagaimana yang dipinda selanjutnya oleh Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975, sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Kelima;

“Konvensyen Montreal” ertinya Konvensyen, yang ditandatangani di Montreal pada 28 Mei 1999, bagi menyatukan kaedah-kaedah tertentu yang berhubung dengan pengangkutan antarabangsa melalui udara, sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Keenam;

“Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara” ertinya Konvensyen, Konvensyen Tambahan, Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal;

“Konvensyen Tambahan” ertinya Konvensyen, iaitu tambahan kepada Konvensyen Warsaw, yang ditandatangani di Guadalajara pada 18 September 1961, bagi menyatukan kaedah-kaedah tertentu berhubung dengan pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan oleh seseorang yang lain daripada pengangkut berjanji, sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Kedua;

“mahkamah” termasuklah (dalam sesuatu timbang tara yang dibenarkan oleh Konvensyen) seseorang penimbang tara;

“Menteri” ertinya Menteri yang bertanggungjawab atas penerbangan awam.

“Pihak Negara” ertinya, suatu Pihak Berjanji Tertinggi berhubung dengan Konvensyen dan Konvensyen Dipinda, atau Pihak Negara

berhubung dengan Konvensyen Montreal, mengikut mana-mana yang berkenaan;

“Protokol Montreal No. 4 Tahun 1975” ertinya protokol, yang ditandatangani di Montreal pada 25 September 1975, untuk meminda Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda di Hague.

Konvensyen hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang

3. (1) Tertakluk kepada seksyen ini, peruntukan Konvensyen itu setakat mana yang ia berkaitan dengan hak dan tanggungan bagi pengangkut, pekhidmat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim, penerima kiriman dan orang lain, dan tertakluk kepada peruntukan Akta ini, hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang dalam Malaysia berhubung dengan apa-apa jua pengangkutan melalui udara yang baginya Konvensyen itu terpakai, tidak kira apa jua kewarganegaraan kapalterbang yang melakukan pengangkutan itu.

(2) Seksyen ini tidak boleh terpakai untuk menyentuh hak atau tanggungan yang terbit dari sesuatu kejadian yang berlaku sebelum mula berkuat kuasa seksyen ini.

Menetapkan Pihak Negara

4. (1) Yang di-Pertuan Agong boleh dengan perintah dari semasa ke semasa memperakui siapakah Pihak Negara kepada Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara itu, berkenaan dengan Wilayah manakah mereka itu masing-masing menjadi pihak dan setakat manakah mereka itu telah menggunakan peruntukan Protokol Tambahan yang terdapat di hujung Konvensyen atau Protokol Tambahan yang terdapat di hujung Konvensyen Dipinda atau Perkara 57 Konvensyen Montreal, dan suatu perintah itu adalah keterangan muktamad mengenai perkara yang diperakui sedemikian kecuali setakat mana perintah itu telah digantikan dengan suatu perintah yang kemudian.

(1A) Yang di-Pertuan Agong boleh dengan perintah dari semasa ke semasa memperakui mana-mana semakan had tanggungan yang diwujudkan menurut Perkara 24 Konvensyen Montreal.

(2) Perenggan (2) dalam Perkara 40A Konvensyen dan Konvensyen Dipinda itu hendaklah tidak difahamkan sebagai meluaskan rujukan kepada Konvensyen atau Konvensyen Dipinda ke wilayah sesuatu Pihak Negara (kecuali mana-mana rujukan kepada wilayah suatu Negara, sama ada suatu Pihak Negara atau tidak) hingga meliputi suatu wilayah yang mengenainya Pihak Negara itu bukan suatu pihak.

(3) Sesuatu perintah yang dibuat di bawah seksyen ini hendaklah menjadi keterangan muktamad mengenai perkara yang diakui sedemikian kecuali setakat mana perintah itu telah diganti dengan suatu perintah yang kemudian.

(4) Sesuatu perintah di bawah seksyen ini boleh mengandungi apa-apa peruntukan peralihan dan - peruntukan-peruntukan lain yang berbangkit sebagaimana yang didapati mustahak oleh Yang di-Pertuan Agong.

Kemalangan maut

5. Apa-apa tanggungan yang dikenakan oleh Perkara 17 Konvensyen, Perkara 17 Konvensyen Dipinda atau perenggan 1 Perkara 17 Konvensyen Montreal ke atas sesuatu pengangkut berkenaan dengan kematian seseorang penumpang hendaklah sebagai ganti bagi apa-apa jua tanggungan pengangkut itu berkenaan dengan kematian penumpang itu sama ada di bawah mana-mana undang-undang bertulis atau mana-mana rukun undang-undang yang berkuat kuasa di Malaysia yang berhubungan dengan kemalangan maut disebabkan oleh sesuatu perbuatan salah, kecuaiian atau kemungkiran dan peruntukan sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Ketiga hendaklah berkuat kuasa berkenaan dengan orang yang boleh menguatkuasakan tanggungan yang dikenakan sedemikian dan yang bagi faedahnya tanggungan yang dikenakan sedemikian boleh dikuatkuasakan dan berkenaan dengan cara bagaimana tanggungan itu boleh dikuatkuasakan.

Had tanggungan

6. (1) Diisytiharkan bahawa had atas tanggungan Perkara 22 Konvensyen, Perkara 22 Konvensyen Dipinda dan Perkara 21, 22 dan 44 Konvensyen Montreal itu terpakai walau apa jua jenis pembicaraan yang boleh menguatkuasakan tanggungan itu, dan bahawa pada khususnya—

- (a) had itu terpakai jika pembicaraan dibawa oleh seseorang pelaku tort untuk mendapatkan sumbangan daripada seorang pelaku tort yang lain; dan
- (b) had bagi setiap penumpang dalam perenggan (1) Perkara 22 Konvensyen, perenggan (1) Perkara 22 Konvensyen Dipinda dan Perkara 21 dan perenggan 1 Perkara 22 Konvensyen Montreal itu terpakai bagi jumlah tanggungan pengangkut dalam segala pembicaraan yang mungkin dibawa terhadap pengangkut di bawah undang-undang yang berkenaan yang berkuat kuasa dalam bahagian Malaysia yang berkaitan, bersama dengan apa-apa prosiding yang dibawa terhadap pengangkut di luar Malaysia.

(2) Sesuatu mahkamah di mana pembicaraan dibawa untuk menguatkuasakan sesuatu tanggungan yang dihadkan oleh Perkara 22 Konvensyen, Perkara 22 Konvensyen Dipinda dan Perkara 21, 22 dan 44 Konvensyen Montreal itu boleh pada mana-mana peringkat pembicaraan itu membuat apa-apa perintah yang pada pendapat mahkamah itu adil dan saksama memandangkan peruntukan Perkara itu dan bagi apa-apa pembicaraan lain yang telah, atau mungkin, dimulakan di Malaysia atau di mana-mana Negara lain untuk menguatkuasakan tanggungan itu sepenuhnya atau sebahagiannya.

(3) Tanpa menjejaskan subseksyen (2), sesuatu mahkamah yang di hadapannya prosiding dibawa untuk menguatkuasakan sesuatu tanggungan yang dihadkan oleh Perkara 22 Konvensyen, Perkara 22 Konvensyen Dipinda dan Perkara 21, 22 dan 44 Konvensyen Montreal itu jika tanggungan itu boleh atau mungkin boleh dikuatkuasakan sebahagiannya dalam prosiding lain di Malaysia

atau di mana-mana negara lain, mempunyai bidang kuasa untuk mengaward suatu amaun yang kurang daripada yang mungkin telah diaward oleh mahkamah itu jika had itu terpakai semata-mata bagi pembicaraan di mahkamah itu, atau untuk menjadikan sesuatu bahagian award itu tertakluk kepada keputusan mana-mana pembicaraan lain.

(4) Menteri boleh, dari semasa ke semasa, melalui perintah yang disiarkan dalam *Warta* menetapkan amaun yang masing-masing bagi maksud Perkara 22 Konvensyen itu, dan khususnya bagi maksud perenggan (5) Perkara itu, hendaklah di ambil kira sebagai senilai dengan jumlah wang yang dinyatakan dalam *francs* yang disebutkan dalam Perkara itu.

(5) Rujukan dalam seksyen ini kepada Perkara 22 Konvensyen atau Konvensyen Dipinda itu termasuklah, tertakluk kepada apa-apa ubah suaian yang perlu, rujukan kepada Perkara itu sebagaimana yang dikenakan oleh Perkara 25^A Konvensyen atau Konvensyen Dipinda itu.

(6) Dalam perenggan (1)(a) dan (b) dan dalam subseksyen (2) dan (3) rujukan kepada Perkara 22 Konvensyen atau Konvensyen Dipinda itu hendaklah termasuk, tertakluk kepada apa-apa ubah suaian yang perlu, rujukan kepada Perkara VI Konvensyen Tambahan.

Masa untuk membawa tindakan

7. (1) Tiada apa-apa jua tindakan terhadap seseorang perkhidmat atau ejen pengangkut, yang terbit daripada kerosakan yang dimaksudkan oleh mana-mana Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara boleh, jika pekhidmat atau ejen pengangkut itu telah bertindak dalam bidang pekerjaannya, dibawa selepas lebih daripada dua tahun dikira dari tarikh tibanya di tempat tujuan atau dari tarikh kapalterbang itu patut telah tiba atau dari tarikh pengangkutan itu telah berhenti.

(2) Perkara 29 Konvensyen, Perkara 29 Konvensyen Dipinda dan Perkara 35 Konvensyen Montreal hendaklah tidak difahamkan

sebagai terpakai bagi apa-apa prosiding untuk mendapatkan sumbangan antara pelaku tort tetapi tiada apa-apa jua tindakan boleh dibawa oleh seseorang pelaku tort untuk mendapatkan sumbangan daripada seseorang pengangkut berkenaan dengan sesuatu tort yang baginya Perkara 29 Konvensyen, Perkara 29 Konvensyen Dipinda atau Perkara 35 Konvensyen Montreal terpakai selepas tamat dua tahun dari masa hukuman telah didapati terhadap orang yang hendak mendapatkan sumbangan itu.

(3) Subseksyen (1) dan (2) dan Perkara 29 Konvensyen, Perkara 29 Konvensyen Dipinda dan Perkara 35 Konvensyen Montreal itu hendaklah berkuat kuasa seolah-olah rujukan dalam peruntukan itu kepada sesuatu tindakan telah termasuk rujukan kepada timbang tara; dan peruntukan undang-undang yang berkenaan yang berkuat kuasa dalam bahagian Malaysia yang berkaitan yang menentukan masa bilakah sesuatu timbang tara disifatkan dimulakan hendaklah terpakai bagi maksud subseksyen ini.

(4) Dalam seksyen ini, rujukan kepada sesuatu pengangkut termasuklah rujukan kepada sesuatu pengangkut sebenar sebagaimana ditakrifkan dalam perenggan (c) Perkara I Konvensyen Tambahan dan juga kepada sesuatu pengangkut berjanji sebagaimana ditakrifkan dalam perenggan (b) Perkara itu dan kepada pengangkut sebenar sebagaimana yang ditakrifkan dalam Perkara 39 Konvensyen Montreal.

Kecuaian yang disumbangi

8. Dengan ini diisytiharkan bahawa bagi maksud Perkara 21 Konvensyen, Perkara 21 Konvensyen Dipinda dan Perkara 20 Konvensyen Montreal itu, seksyen 12 dalam Akta Undang-Undang Sivill 1956 [*Akta 67*] ialah suatu peruntukan undang-undang Malaysia yang di bawahnya sesuatu mahkamah boleh membebaskan pengangkut sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya.

Kuasa bagi mengecualikan pesawat udara yang digunakan bagi maksud tentera

9. (1) Yang di-Pertuan Agong boleh dari semasa ke semasa dengan perintah mengarahkan supaya seksyen ini terpakai, atau terhenti terpakai bagi Malaysia atau mana-mana Negara lain, yang dinyatakan dalam perintah itu.

(2) Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara tidak boleh terpakai bagi pengangkutan orang, kargo dan bagasi bagi pihak berkuasa tentera sesuatu Negara yang baginya seksyen ini terpakai dalam pesawat udara yang didaftarkan dalam Negara itu jika semua daya muatan pesawat udara itu telah dirizabkan oleh atau bagi pihak kepada pihak berkuasa itu.

Tindakan terhadap Pihak Negara

10. (1) Setiap Pihak Negara kepada mana-mana Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara hendaklah bagi maksud mana-mana tindakan yang dibawa dalam mahkamah di Malaysia mengikut Perkara 28 Konvensyen, Perkara 28 Konvensyen Dipinda atau Perkara 33 dan 46 Konvensyen Montreal untuk menguatkuasakan sesuatu tuntutan berkenaan dengan pengangkutan yang dijalankan olehnya, disifatkan telah patuh kepada bidang kuasa mahkamah itu, dan oleh yang demikian kaedah-kaedah mahkamah itu boleh memperuntukkan cara bagaimana mana-mana tindakan hendak dimulakan dan diteruskan; tetapi tiada apa-apa jua dalam seksyen ini boleh membenarkan perintah pelaksanaan dikeluarkan terhadap harta mana-mana Pihak Negara kepada mana-mana Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara.

(1A) Seksyen ini tidak terpakai bagi Pihak Negara yang telah menggunakan bagi faedahnya Protokol Tambahan pada akhir Konvensyen atau Protokol Tambahan pada akhir Konvensyen Dipinda berhubung dengan Perkara 28 Konvensyen atau Perkara 28 Konvensyen Dipinda, atau Perkara 57 Konvensyen Montreal berhubung dengan Perkara 33 dan 46 Konvensyen Montreal.

(2) Rujukan kepada Perkara 28 Konvensyen dan Perkara 28 Konvensyen Dipinda dalam seksyen ini termasuklah rujukan kepada Perkara VIII Konvensyen Tambahan.

Konvensyen Tambahan hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang

11. (1) Tertakluk kepada seksyen ini, peruntukan Konvensyen Tambahan itu, setakat mana ianya berkaitan dengan hak dan tanggungan pengangkut, pekhidmat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim, penerima kiriman dan orang lain, dan tertakluk kepada peruntukan Akta ini, hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang dalam Malaysia berhubung dengan apa-apa pengangkutan melalui udara yang baginya Konvensyen Tambahan itu terpakai, tidak kira apa jua kewarganegaraan pesawat udara yang melakukan pengangkutan itu.

(2) Seksyen ini tidak boleh terpakai untuk menyentuh hak atau tanggungan yang terbit dari sesuatu kejadian yang berlaku sebelum mula berkuat kuasanya seksyen ini.

Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang

11A. (1) Tertakluk kepada seksyen ini, peruntukan Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal hendaklah, setakat Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal berkait dengan hak dan tanggungan pengangkut, pekhidmat dan ejen pengangkut, penumpang, pengirim konsain, penerima konsain dan orang lain, dan tertakluk kepada peruntukan Akta ini, hendaklah mempunyai kuat kuasa undang-undang di Malaysia berhubung dengan mana-mana pengangkutan melalui udara yang baginya Konvensyen Dipinda dan Konvensyen Montreal terpakai, tanpa mengira kewarganegaraan pesawat udara yang melakukan pengangkutan itu.

(2) Seksyen ini tidak terpakai sehingga menyentuh hak atau tanggungan yang terhasil daripada sesuatu kejadian yang berlaku sebelum mula berkuat kuasanya seksyen ini.

Pemakaian bagi pengangkutan melalui udara yang tidak tertakluk kepada Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara

12. (1) Yang di-Pertuan Agong boleh dengan perintah mengenakan peruntukan Konvensyen Pengangkutan Melalui Udara bersama dengan mana-mana peruntukan lain Akta ini, ke atas pengangkutan melalui udara, yang bukan pengangkutan melalui udara yang berkenaan dengan Konvensyen yang relevan yang terpakai, dari apa-apa jenis sebagaimana yang dinyatakan dalam perintah itu, tertakluk kepada apa-apa kecualian, penyesuaian dan ubah suaian, jika ada, sebagaimana yang dinyatakan sedemikian.

(2) Apa-apa perintah yang dibuat di bawah seksyen ini boleh mengandungi apa-apa peruntukan peralihan dan peruntukan lain yang berbangkit sebagaimana yang didapati mustahak oleh Yang di-Pertuan Agong.

(3) Sesuatu perintah yang dibuat di bawah subseksyen (1) atau (2) hendaklah dibentangkan dalam kedua-dua Majlis Parlimen dengan seberapa segera yang boleh selepas ia dibuat.

Kerajaan Persekutuan dan Negeri terikat kepada Akta

13. Kerajaan Malaysia dan tiap-tiap Negerinya terikat kepada Akta ini.

Pemansuhan

14. (1) Enakmen yang dinyatakan dalam Jadual Keempat dimansuhkan.

(2) Akta Pengangkutan Melalui Udara 1932 [22 & 23 *Geo. 5c*.

36], Akta Pengangkutan Melalui Udara 1961 [9 dan 10 Eliz. 2c. 27], Akta Pengangkutan Melalui Udara (Peruntukan Tambahan) 1962 [10 dan 11 Eliz. 2c. 43], kesemuanya bagi United Kingdom, dan segala perintah dan perundangan subsidiari lain yang dibuat di bawah Akta itu hendaklah terhenti berkuat kuasa di mana-mana bahagian Malaysia, dan pemberhentian kuat kuasa itu hendaklah disifatkan sebagai suatu pemansuhan bagi maksud Akta Tafsiran 1948 dan 1967 [Akta 388].

JADUAL PERTAMA

[Seksyen 2]

KONVENSYEN WARSAW SEBAGAIMANA YANG DIPINDA
DI THE HAGUE 1955

KONVENSYEN

BAGI MENYATUKAN KAEDAH-KAEDAH TERTENTU YANG
BERHUBUNG DENGAN PENGANGKUTAN ANTARABANGSA
MELALUI UDARA

BAB I

BIDANG—TAKRIF

Perkara 1

(1) Konvensyen ini terpakai bagi semua pengangkutan antarabangsa mengenai orang, bagasi atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mendapat ganjaran. Ia juga terpakai bagi pengangkutan percuma dengan pesawat udara yang dilakukan oleh sesuatu pengusaha pengangkutan udara.

(2) Bagi maksud Konvensyen ini, perbincangan pengangkutan antarabangsa ertinya apa-apa jua pengangkutan dalam mana, mengikut perjanjian antara pihak-pihak yang berkenaan itu, tempat berlepas dan tempat tujuan, sama ada atau tidak ada berlaku sesuatu pemberhentian dalam pengangkutan itu atau sesuatu pemindahan dari suatu pesawat udara ke suatu pesawat udara yang lain, adalah terletak sama ada dalam wilayah kedua-dua Pihak Berjanji Tertinggi itu atau dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi jika ada suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah suatu Negara lain, walaupun Negara lain itu bukan

suatu Pihak Berjanji Tertinggi. Pengangkutan di antara dua tempat dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi tanpa suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah suatu Negara lain bukanlah pengangkutan antarabangsa bagi maksud Konvensyen ini.

(3) Pengangkutan yang akan dilakukan oleh beberapa pengangkut udara pengganti disifatkan, bagi maksud Konvensyen ini, sebagai suatu pengangkutan yang tidak berbelah bagi jika ia telah dianggap oleh pihak yang berkenaan itu sebagai satu kendalian, sama ada ia telah dipersetujui dalam satu kontrak atau suatu siri daripada kontrak-kontrak, dan pengangkutan itu tidak hilang sifat antarabangsanya semata-mata oleh sebab satu kontrak atau suatu siri daripada kontrak-kontrak hendaklah dilakukan semuanya dalam wilayah Negara itu juga.

Perkara 2

(1) Konvensyen ini terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan oleh Negara atau oleh badan awam yang ditubuhkan menurut undang-undang dengan syarat pengangkutan itu termasuk dalam syarat yang ditetapkan dalam Perkara 1.

(2) Konvensyen ini tidak boleh terpakai bagi pengangkutan mel dan bungkusan pos.

BAB II

DOKUMEN PENGANGKUTAN

Seksyen 1—TIKET PENUMPANG

Perkara 3

(1) Bekenaan dengan pengangkutan penumpang suatu tiket hendaklah diserahkan yang mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahu yang bermaksud bahawa, jika perjalanan penumpang itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara yang lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw bolehlah terpakai dan bahawa Konvensyen itu menguasai dan dalam kebanyakan perkara menghadkan tanggungan pengangkut terhadap

kematian atau bencana diri dan berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Tiket penumpang adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan dan syarat kontrak pengangkutan. Tidak adanya tiket penumpang, adanya sesuatu luar peraturan mengenai tiket penumpang atau hilangnya tiket penumpang tidak menyentuh adanya atau sahnya kontrak pengangkutan yang mana, walaupun demikian, masih tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Tetapi, bagaimanapun, jika dengan persetujuan pengangkut, penumpang naik tanpa suatu tiket penumpang telah diserahkan, atau jika tiket itu tidak mengandungi pemberitahu yang dikehendaki oleh subperenggan (1)(c) Perkara ini, pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya peruntukan Perkara 22.

Seksyen 2—KERACIS PENERIMAAN BAGASI

Perkara 4

(1) Mengenai pengangkutan bagasi berdaftar, suatu keracis penerimaan bagasi hendaklah diserahkan, yang mana, melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan dalam suatu tiket penumpang yang mematuhi peruntukan Perkara 3, perenggan (1), hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk tentang sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahu yang bermaksud bahawa, jika pengangkutan itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw boleh terpakai dan bahawa Konvensyen itu menguasai dan, dalam kebanyakan perkara, menghadkan tanggungan pengangkut berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Keracis penerimaan bagasi adalah keterangan *prima facie* mengenai pendaftaran bagasi dan mengenai syarat kontrak pengangkutan. Tidak adanya keracis penerimaan bagasi, adanya sesuatu luar peraturan mengenai keracis penerimaan bagasi atau hilangnya keracis penerimaan bagasi itu tidak menyentuh adanya atau sahnya kontrak pengangkutan yang, walaupun demikian, masih tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Bagaimanapun, jika pengangkut mengambil tugas menjaga bagasi itu tanpa suatu keracis penerimaan bagasi telah diserahkan atau jika keracis penerimaan bagasi itu (melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan dalam tiket penumpang yang mematuhi Perkara 3,

subperenggan (1)(c) tidak termasuk pemberitahu yang dikehendaki oleh subperenggan (1)(c) dalam Perkara ini, pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya dalam Perkara 22, perenggan (2).

Seksyen 3—SURAT ANGKUTAN UDARA

Perkara 5

(1) Tiap-tiap pengangkut kargo mempunyai hak bagi menghendaki pengirimnya membuat dan menyerahkan kepadanya suatu dokumen yang disebut “surat angkutan udara”; tiap-tiap pengirim mempunyai hak bagi menghendaki pengangkut menerima dokumen ini.

(2) Tidak adanya dokumen ini, atau adanya sesuatu luar peraturan mengenai dokumen ini atau hilangnya dokumen ini tidak menyentuh adanya atau sahnya kontrak pengangkutan yang mana, tertakluk kepada Perkara 9, hendaklah walaupun demikian dikuasai oleh kaedah-kaedah Konvesyen ini.

Perkara 6

(1) Surat angkutan udara hendaklah dibuat oleh pengirim dalam tiga bahagian asal dan hendaklah diserahkan bersama kargo.

(2) Bahagian pertama hendaklah ditandakan “untuk pengangkut” dan hendaklah ditandatangani oleh pengirim. Bahagian kedua hendaklah ditandakan “untuk penerima kiriman”; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim dan oleh pengangkut dan hendaklah mengiringi kargo. Bahagian ketiga hendaklah ditandatangani oleh pengangkut dan diserahkan olehnya kepada pengirim selepas kargo diterima.

(3) Penandatanganan hendaklah dibuat oleh pengangkut sebelum kargo dimuatkan ke dalam pesawat udara.

(4) Tandatangan pengangkut boleh dicap; tandatangan pengirim boleh dicetak atau dicap.

(5) Jika, atas permintaan pengirim, pengangkut membuat surat angkutan udara, pengangkut itu hendaklah disifatkan sebagai telah berbuat demikian bagi pihak pengirim, melainkan jika dibuktikan sebaliknya.

Perkara 7

Pengangkut kargo mempunyai hak bagi menghendaki pengirim membuat surat angkutan udara berasingan apabila ada lebih daripada satu bungkusan.

Perkara 8

Surat angkutan udara hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahuan kepada pengirim yang bermaksud bahawa, jika pengangkutan itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara yang lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw boleh terpakai dan bahawa Konvensyen itu menguasai dan, dalam kebanyakan perkara, menghadkan tanggungan pengangkut berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan kargo.

Perkara 9

Jika, dengan persetujuan pengangkut, kargo dimuatkan ke dalam pesawat udara tanpa suatu surat angkutan udara telah dibuat, atau jika surat angkutan udara itu tidak mengandungi pemberitahu yang dikehendaki oleh Perkara 8, perenggan (c), pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya dalam Perkara 22, perenggan (2).

Perkara 10

(1) Pengirim bertanggungjawab atas ketepatan butir-butir dan pernyataan berhubung dengan kargo yang dimasukkannya dalam surat angkutan udara itu.

(2) Pengirim hendaklah menanggung rugi pengangkut terhadap segala kerosakan yang ditanggung olehnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengangkut itu bertanggung, oleh sebab adanya sesuatu luar peraturan mengenai butir-butir dan pernyataan yang diberi oleh pengirim, tidak betulnya atau tidak cukupnya butir-butir dan pernyataan yang tersebut.

Perkara 11

(1) Surat angkutan udara adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan kontrak, mengenai penerimaan kargo dan syarat pengangkutan.

(2) Pernyataan dalam surat angkutan udara berhubung dengan berat, dimensi dan pembungkusan kargo, dan juga berhubung dengan bilangan bungkusan, adalah keterangan *prima facie* mengenai fakta yang dinyatakan itu; pernyataan berhubung dengan kuantiti, isi padu dan keadaan kargo tidak menjadi keterangan terhadap pengangkut kecuali setakat mana ia telah dan kedua-duanya dinyatakan dalam surat

angkutan udara itu sebagai telah diperiksa olehnya di hadapan pengirim, atau yang berhubungan dengan keadaan zahir kargo itu.

Perkara 12

(1) Tertakluk kepada tanggungannya bagi menjalankan segala kewajipannya menurut kontrak pengangkutan, pengirim berhak melupuskan kargo dengan menarik balik kargo itu di lapangan terbang tempat berlepas atau tempat tujuan, atau dengan menahannya dalam perjalanan di mana-mana tempat mendarat, atau dengan meminta supaya kargo itu diserahkan di tempat tujuan atau dalam perjalanan kepada seseorang yang lain daripada penerima kiriman yang tersebut dalam surat angkutan udara, atau dengan menghendaki supaya kargo itu dikembalikan ke lapangan terbang tempat berlepas. Pengirim tidak boleh menggunakan hak pelupusan ini dengan cara yang mendatangkan mudarat kepada pengangkut atau kepada lain-lain pengirim dan ia mesti membayar balik apaapa belanja yang telah dilakukan kerana telah menggunakan hak ini.

(2) Jika mustahil untuk dijalankan perintah pengirim, pengangkut mesti memberitahunya dengan segera.

(3) Jika pengangkut menurut perintah pengirim mengenai pelupusan kargo dengan tidak menghendaki dikemukakan bahagian surat angkutan udara yang telah diserahkan pemberi pengirim, pengangkut bertanggung, tanpa menyentuh haknya untuk mendapatkan tuntutan daripada pengirim, kerana apa-apa kerosakan yang mungkin disebabkan oleh yang demikian kepada sesiapa jua yang memiliki secara sah bahagian surat angkutan udara yang tersebut itu.

(4) Hak yang diberi kepada pengirim terhenti ketika hak penerima kiriman bermula mengikut Perkara 13. Walau bagaimanapun, jika penerima kiriman enggan menerima surat angkutan udara atau kargo itu, atau jika dia tidak dapat dihubungi, pengirim berhak mendapat balik haknya bagi melupuskannya.

Perkara 13

(1) Kecuali dalam hal keadaan yang tersebut dalam Perkara di atas, penerima kiriman berhak, sebaik sahaja kargo tiba di tempat tujuan, menghendaki pengangkut menyerahkan kepadanya surat angkutan udara dan menyerahkan kargo itu kepadanya, apabila dibayar bayaran yang kena dibayar dan apabila dipatuhi syarat pengangkutan yang dinyatakan dalam surat angkutan udara itu.

(2) Melainkan jika selainnya dipersetujui, menjadi kewajipan pengangkut memberitahu kepada penerima kiriman sebaik sahaja kargo itu tiba.

(3) Jika pengangkut mengaku kehilangan kargo, atau jika kargo tidak tiba apabila tamat tujuh hari selepas tarikh kargo itu sepatutnya tiba, penerima kiriman

berhak menguatkuasakan terhadap pengangkut hak yang terbangkit dari kontrak pengangkutan itu.

Perkara 14

Pengirim dan penerima kiriman boleh masing-masing menguatkuasakan segala hak yang diberi kepada mereka oleh Perkara 12 dan 13, setiap satu atas namanya sendiri, sama ada ia bertindak untuk kepentingannya sendiri atau untuk kepentingan seseorang lain, dengan syarat bahawa dia menjalankan segala kewajipan yang ditanggungkan oleh kontrak itu.

Perkara 15

(1) Perkara 12, 13 dan 14 tidak menyentuh sama ada hubungan pengirim atau penerima kiriman antara satu sama lain atau hubungan salingan pihak ketiga yang mendapat hak mereka sama ada daripada pengirim atau daripada penerima kiriman.

(2) Perkara 12, 13 dan 14 hanya boleh diubah dengan peruntukan nyata dalam surat angkutan udara.

(3) Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengeluaran sesuatu surat angkutan udara boleh diniaga.

Perkara 16

(1) Pengirim mesti memberi apa-apa maklumat dan melampirkan pada surat angkutan udara apa-apa dokumen yang perlu untuk mematuhi formaliti kastam, *octroi* atau polis sebelum kargo boleh diserahkan kepada penerima kiriman. Pengirim bertanggung kepada pengangkut bagi apa-apa kerosakan yang disebabkan oleh tidak adanya atau tidak cukupnya mana-mana maklumat atau dokumen itu atau oleh adanya sesuatu luar peraturan mengenai mana-mana maklumat atau dokumen itu, melainkan jika kerosakan itu disebabkan oleh kesalahan pengangkut atau pekhidmat atau ejennya.

(2) Pengangkut tidak berkewajipan menyiasat tentang ketepatan atau kecukupan maklumat atau dokumen itu.

BAB III

TANGGUNGAN PENGANGKUT

Perkara 17

Pengangkut bertanggung terhadap apa-apa kerosakan yang didapati sekiranya mati atau luka seseorang penumpang atau terhadap apa-apa bencana tubuh yang

didapati oleh seseorang penumpang, jika kemalangan yang menyebabkan kerosakan sedemikian telah berlaku dalam pesawat udara atau dalam masa menjalankan apa-apa kendalian bagi menaik atau menurunkan penumpang.

Perkara 18

(1) Pengangkut bertanggung terhadap kerosakan yang didapati sekiranya binasa atau hilang atau rosak mana-mana bagasi berdaftar atau mana-mana kargo, jika kejadian yang menyebabkan kerosakan yang didapati sedemikian berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

(2) Pengangkutan melalui udara dalam erti perenggan yang di atas terdiri daripada tempoh yang bagasi atau kargo itu berada dalam jagaan pengangkut, sama ada di lapangan terbang atau dalam pesawat udara, atau berkenaan dengan pendaratan di luar lapangan terbang, berada di mana-mana tempat jua pun.

(3) Tempoh pengangkutan melalui udara tidak meliputi apa-apa pengangkutan melalui darat, melalui laut atau melalui sungai yang dilakukan di luar lapangan terbang. Bagaimanapun, jika pengangkutan itu berlaku pada melaksanakan sesuatu kontrak untuk pengangkutan melalui udara, bagi maksud memuat, menyerahkan atau memindahkan bagasi atau kargo itu dari satu pesawat udara ke suatu pesawat udara lain, apa-apa kerosakan dianggap, melainkan jika dibuktikan sebaliknya sebagai akibat suatu kejadian yang telah berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

Perkara 19

Pengangkut bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelambatan dalam pengangkutan melalui udara akan penumpang, bagasi atau kargo.

Perkara 20

Pengangkut tidak bertanggung jika ia membuktikan bahawa ia dan pekhidmat atau ejennya telah mengambil segala langkah yang perlu untuk mengelakkan kerosakan itu atau bahawa mustahil baginya atau bagi mereka mengambil langkah itu.

Perkara 21

Jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu disebabkan oleh atau disumbangi oleh kecuaiannya orang yang tercedera itu, mahkamah boleh, mengikut peruntukan undang-undangnya sendiri, membebaskan pengangkut itu sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya.

Perkara 22

(1) Dalam pengangkutan orang, tanggungan pengangkut bagi setiap seorang penumpang terhad sebanyak dua ratus lima puluh ribu *francs*. Jika, mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu, ganti rugi boleh diaward dalam bentuk bayaran berkala nilai modal yang bersamaan bagi bayaran itu tidak boleh lebih daripada dua ratus lima puluh ribu *francs*. Bagaimanapun, dengan kontrak khas, pengangkut dan penumpang boleh bersetuju atas suatu had tanggungan yang lebih tinggi.

(2) (a) Dalam pengangkutan bagasi berdaftar dan kargo, tanggungan pengangkut terhad sebanyak dua ratus lima puluh *francs* bagi tiap-tiap kilogram, melainkan jika penumpang atau pengirim pada waktu bungkusan itu diserahkan kepada pengangkut telah membuat suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal yang demikian pengangkut bertanggung untuk membayar sejumlah wang yang tidak lebih daripada jumlah yang diisytiharkan itu, melainkan jika dia membuktikan bahawa jumlah wang itu lebih besar daripada kepentingan sebenar penumpang atau pengirim itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

(b) Mengenai kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo, atau sesuatu benda yang terkandung di dalamnya, berat yang hendak diambil kira bagi menentukan amaun yang padanya tanggungan pengangkut itu terhad ialah hanya jumlah berat bungkusan yang berkenaan itu. Bagaimanapun, apabila kehilangan, kerosakan atau kelambatan sebahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo atau sesuatu benda yang terkandung di dalamnya, menyentuh nilai bungkusan lain yang diliputi oleh keracis penerimaan bagasi yang sama atau surat angkutan udara yang sama, jumlah berat bungkusan itu hendaklah juga diambil kira menentukan had tanggungan itu.

(3) Berkenaan dengan benda yang dijaga sendiri oleh penumpang, tanggungan pengangkut terhad sebanyak lima ribu *francs* bagi seorang penumpang.

(4) Had yang ditetapkan dalam Perkara ini tidak menghalang mahkamah daripada mengawardkan, mengikut undang-undangnya sendiri, sebagai tambahan, kesemua atau sebahagian daripada kos mahkamah atau daripada lain-lain belanja guaman yang dilakukan oleh pihak menuntut. Peruntukan yang di atas tidak boleh terpakai jika amaun ganti rugi yang diaward, tidak termasuk kos mahkamah dan belanja guaman lain tidak lebih daripada jumlah yang telah ditawarkan dengan bertulis oleh pengangkut kepada pihak menuntut dalam tempoh enam bulan dari tarikh berlakunya kejadian yang menyebabkan kerosakan itu, atau sebelum tindakan itu dimulakan, jika ianya dimulakan terkemudian.

(5) Wang yang disebut dalam *francs* dalam Perkara ini hendaklah disifatkan sebagai sesuatu unit mata wang yang terdiri daripada enam puluh lima setengah

miligram emas dari kehalusan millesimal sembilan ratus. Wang ini boleh ditukarkan kepada mata wang negara mengikut angka genap. Pertukaran wang itu kepada mata wang negara, selain emas hendaklah, mengenai perbincaraan kehakiman dibuat mengikut nilai emas mata wang itu pada tarikh hukuman itu dijatuhkan.

Perkara 23

(1) Apa-apa peruntukan yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut dari tanggungan atau untuk menetapkan sesuatu had yang lebih rendah daripada yang ditetapkan dalam Konvensyen ini batal dan tidak sah, tetapi batalnya mana-mana peruntukan itu tidak menjadikan batal kesemua kontrak itu, yang mana hendaklah masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.

(2) Perenggan (1) dalam Perkara ini tidak boleh terpakai bagi peruntukan yang menguasai kehilangan atau kerosakan akibat daripada kecacatan, kualiti atau sifat buruk asas kargo yang dibawa itu.

Perkara 24

(1) Berkenaan dengan hal yang diliputi oleh Perkara 18 dan 19 apa-apa tindakan untuk ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, boleh hanya dibawa tertakluk kepada syarat dan had yang dinyatakan dalam Konvensyen ini.

(2) Berkenaan dengan hal yang diliputi oleh Perkara 17, peruntukan perenggan di atas hendaklah juga terpakai, tanpa menyentuh soal tentang siapakah orang yang berhak membawa guaman dan apakah hak mereka itu masing-masing.

Perkara 25

Had tanggungan yang dinyatakan dalam Perkara 22 tidak boleh terpakai, jika dibuktikan bahawa kerosakan itu akibat daripada sesuatu perbuatan atau peninggalan pengangkut, pekhidmat atau ejennya, adalah dibuat untuk menyebabkan kerosakan atau secara melulu dan dengan pengetahuan bahawa kerosakan akan beraku; dengan syarat, dalam hal perbuatan atau peninggalan pekhidmat atau ejen, adalah juga terbukti dia sedang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya.

Perkara 25A

(1) Jika sesuatu tindakan dibawa terhadap seseorang pekhidmat atau ejen pengangkut terbit dari kerosakan yang berkenaan dengan Konvensyen ini, pekhidmat atau ejen itu, jika ia membuktikan bahawa ia telah bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya, berhak menggunakan bagi faedahnya had tanggungan yang pengangkut itu sendiri berhak menggunakannya di bawah Perkara 22.

(2) Jumlah amaun yang boleh dituntut daripada pengangkut, pekhidmat dan ejennya, dalam hal yang demikian itu, tidak boleh lebih daripada had yang tersebut itu.

(3) Peruntukan perenggan (1) dan (2) dalam Perkara ini tidak boleh terpakai jika dibuktikan bahawa kerosakan itu akibat dari sesuatu perbuatan atau peninggalan oleh pekhidmat atau ejen, dibuat dengan niat hendak menyebabkan kerosakan atau lalai atau dengan pengetahuan bahawa kerosakan akan berlaku.

Perkara 26

(1) Resit dari orang yang berhak menerima penyerahan bagasi atau kargo tanpa apa-apa aduan adalah keterangan *prima facie* bahawa bagasi atau kargo itu telah diserahkan dalam keadaan baik dan mengikut dokumen pengangkutan.

(2) Mengenai kerosakan, orang yang berhak menerima penyerahan itu mestilah mengadu kepada pengangkut dengan segera selepas kerosakan itu diketahui, dan selewat-lewatnya dalam tempoh tujuh hari dari tarikh penerimaan jika kerosakan itu mengenai bagasi dan empat belas hari dari tarikh penerimaan jika kerosakan itu mengenai kargo. Mengenai kelambatan, aduan mestilah dibuat selewat-lewatnya dalam masa dua puluh satu hari dari tarikh bagasi atau kargo itu telah diserahkan kepadanya.

(3) Tiap-tiap aduan mestilah dibuat secara bertulis dalam dokumen pengangkutan atau melalui pemberitahu yang berasingan dengan bertulis dan dikirimkan dalam tempoh yang tersebut di atas.

(4) Jika tiada apa-apa aduan dibuat dalam tempoh yang tersebut di atas, tidak boleh diambil apa-apa tindakan terhadap pengangkut, kecuali mengenai di pihaknya.

Perkara 27

Jika sekiranya mati orang yang bertanggung membayar ganti rugi, tindakan untuk ganti rugi boleh dibawa mengikut peruntukan Konvensyen ini terhadap mereka yang di sisi undang-undang mewakili harta pusakanya.

Perkara 28

(1) Sesuatu tindakan untuk ganti rugi mesti dibawa, menurut ganti rugi pihak menurut, dalam wilayah satu daripada Pihak Berjanji Tertinggi, sama di hadapan mahkamah yang ada mempunyai bidang kuasa di mana pengangkut itu biasanya bermastautin, atau ada mempunyai tempat urusan utamanya, atau ada mempunyai suatu pertubuhan yang telah membuat kontrak itu atau di hadapan mahkamah yang ada mempunyai bidang kuasa di tempat tujuan.

(2) Pertanyaan mengenai tatacara hendaklah tertakluk oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 29

(1) Hak ke atas ganti rugi terhapus jika suatu tindakan tidak dibawa dalam tempoh dua tahun, dikira dari tarikh tibanya di tempat tujuan, atau dari tarikh pesawat udara sepatutnya telah tiba, atau dari tarikh pengangkutan telah berhenti.

(2) Cara bagi mengira tempoh had masa hendaklah ditentukan mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 30

(1) Mengenai pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti dan yang termasuk dalam takrif yang dinyatakan dalam perenggan ketiga Perkara 1, setiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo tertakluk kepada kaedah-kaedah yang dinyatakan dalam Konvensyen ini, dan disifatkan sebagai salah satu daripada pihak berjanji kepada kontrak pengangkutan itu setakat mana kontrak itu kena mengena dengan bahagian pengangkutan yang dilakukan di bawah penyeliaannya.

(2) Mengenai pengangkutan jenis ini, penumpang atau wakilnya boleh mengambil tindakan hanya terhadap pengangkut yang telah melakukan pengangkutan yang dalam masa mana kemalangan atau kelambatan itu telah berlaku, kecuali jika, dengan perjanjian nyata, pengangkut yang pertama itu telah sanggup memikul tanggungan bagi seluruh perjalanan itu.

(3) Berkenaan dengan bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim berhak mengambil tindakan terhadap pengangkut yang pertama itu, dan penumpang atau penerima kiriman yang berhak menerima penyerahan berhak mengambil tindakan terhadap pengangkut yang akhir itu, dan selanjutnya, setiap seorang boleh mengambil tindakan terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan yang dalam masa mana kebinasaan, kehilangan, kerosakan atau kelambatan itu telah berlaku. Pengangkut ini bersesama dan masing-masing bertanggung kepada penumpang atau kepada pengirim atau penerima kiriman.

BAB IV

PERUNTUKAN YANG BERHUBUNG DENGAN PENGANGKUTAN BERCAMPUR-CAMPUR

Perkara 31

(1) Mengenai pengangkutan bercampur-campur yang dilakukan sebahagiannya melalui udara dan sebahagiannya melalui apa-apa cara

pengangkutan lain, dengan syarat bahawa pengangkutan melalui udara itu termasuk dalam peruntukan Perkara 1.

(2) Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pihak yang berkenaan, mengenai pengangkutan bercampur-campur, daripada memasukkan dalam dokumen pengangkutan udara syarat berhubung dengan lain-lain cara pengangkutan, dengan syarat bahawa peruntukan Konvensyen ini dipatuhi berkenaan dengan pengangkutan melalui udara.

BAB V

PERUNTUKAN AM DAN MUKTAMAD

Perkara 32

Apa-apa fasal yang terkandung dalam kontrak dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan berlaku, yang menurutnya pihak yang berkenaan berupa sebagai melanggar kaedah-kaedah yang ditetapkan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak terpakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah tentang bidang kuasa, adalah batal dan tidak sah. Bagaimanapun, bagi pengangkutan kargo fasal timbang tara dibenarkan, tertakluk kepada Konvensyen ini, jika timbang tara hendak diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebutkan dalam perenggan pertama Perkara 28.

Perkara 33

Tiada apa-apa jua yang terkandung dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengangkut sama ada daripada enggan membuat apa-apa kontrak pengangkutan, atau daripada membuat peraturan-peraturan yang tidak bercanggah dengan peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 34

Perkara 3 hingga 9, termasuk kedua-dua, berhubung dengan dokumen pengangkutan tidak boleh terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan dalam hal keadaan yang luar biasa di luar biasa sesuatu urusan pengangkutan udara.

Perkara 35

Perbahaasan “hari” apabila digunakan dalam Konvensyen ini ertinya hari semasa bukan hari kerja.

Perkara 40A

(1) (Perenggan ini tidak diturunkan. Ia mentakrifkan “Pihak Berjanji Tertinggi”.)

(2) Bagi maksud Konvensyen, perkataan wilayah ertinya bukan hanya wilayah metropolitan sesuatu Negara bahkan juga semua wilayah lain yang Negara itu bertanggungjawab atas hubungan luar negerinya.

(Perkara 36, 37, 38, 39, 40 dan 41 dan perkataan penutup Konvensyen tidak diturunkan. Perkara itu berkenaan dengan mula berkuat kuasanya Konvensyen dan berkenaan dengan bahasa teksnya).

PROTOKOL TAMBAHAN

(Berkenaan dengan Perkara 2)

Pihak Berjanji Tertinggi berhak mengisytiharkan pada masa ratifikasi atau kesertaan kepada Konvensyen ini bahawa perenggan pertama Perkara 2 Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan secara langsung oleh Negara itu, tanah jajahannya, tanah naungannya atau wilayah yang dimandatkan kepadanya atau oleh mana-mana wilayah lain di bawah pemerintahan, pertuanan atau kuasanya.

JADUAL KEDUA

[Seksyen 2]

KONVENSYEN TAMBAHAN KEPADA KONVENSYEN
WARSAW BAGI MENYATUKAN KAEDAH-KAEDAH
TERTENTU BERHUBUNG DENGAN
PENGANGKUTAN ANTARABANGSA MELALUI UDARA
YANG DILAKUKAN OLEH SESEORANG LAIN
DARIPADA PENGANGKUT BERJANJI

Perkara 1

Dalam Konvensyen ini:

(a) “Konvensyen Warsaw” ertinya Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Berhubung dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara yang ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929, atau Konvensyen Warsaw sebagaimana dipinda di The Hague, 1955, mengikut sama ada pengangkutan di bawah perjanjian yang disebut dalam perenggan (b) dikuasai oleh yang satu itu atau oleh yang satu lagi itu;

(b) “pengangkut berjanji” ertinya seseorang yang sebagai seorang prinsipal membuat suatu perjanjian bagi pengangkutan yang dikuasai oleh Konvensyen Warsaw dengan seseorang penumpang atau pengirim atau dengan seseorang yang bertindak bagi pihak penumpang atau pengirim itu;

(c) “pengangkut sebenar” ertinya seseorang, lain daripada pengangkut berjanji, yang, oleh sebab daripada pengangkut berjanji, melakukan kesemua atau sebahagian daripada pengangkutan yang dimaksudkan dalam perenggan (b) tetapi yang bukan, berkenaan dengan sebahagian daripada pengangkutan itu, seorang pengangkut pengganti dalam erti Konvensyen Warsaw. Kuasa itu dianggap sebagai ada jika sekiranya tiada bukti sebaliknya.

Perkara II

Jika seseorang pengangkut sebenar melakukan kesemua atau sebahagian daripada pengangkutan yang, mengikut perjanjian yang disebutkan dalam Perkara I, perenggan (b), dikuasai oleh Konvensyen Warsaw, kedua-dua pengangkut berjanji dan pengangkut sebenar itu hendaklah, kecuali sebagaimana diperuntukkan selainnya dalam Konvensyen ini, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen Warsaw, pengangkut berjanji bagi kesemua pengangkutan yang dimaksudkan dalam perjanjian itu, dan pengangkut sebenar semata-mata bagi pengangkutan yang dilakukan olehnya.

Perkara III

1. Perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut sebenar dan di pihak pekhidmat dan ejennya yang bertindak dalam bidang pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut pejanji.

2. Perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut berjanji dan di pihak pekhidmat dan ejennya yang bertindak dalam bidang pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai perbuatan dan ketinggalan di pihak pengangkut sebenar. Bagaimanapun, tiada sesuatu perbuatan atau ketinggalan itu boleh mengenakan tanggungan ke atas pengangkut sebenar lebih daripada had yang dinyatakan dalam Perkara 22 dalam Konvensyen Warsaw. Apa-apa perjanjian khas yang di bawahnya pengangkut berjanji memikul tanggungan yang tidak dikenakan oleh Konvensyen Warsaw atau apa-apa pengenehan akan hak yang diberi oleh Konvensyen itu atau

apaapa perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan yang dimaksudkan dalam Perkara 22 Konvensyen tersebut, tidak boleh menyentuh pengangkut sebenar melainkan jika dipersetujui olehnya.

Perkara IV

Apa-apa aduan yang hendak dibuat atau apa-apa perintah yang hendak diberi di bawah Konvensyen Warsaw kepada pengangkut hendaklah mempunyai kuat kuasa yang sama-sama ada dialamatkan kepada pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar. Bagaimanapun, perintah yang disebut dalam Perkara 12 Konvensyen Warsaw hendaklah berkuat kuasa hanya jika alamat kepada pengangkut berjanji.

Perkara V

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, manamana pekhidmat atau ejen bagi pengangkut itu atau bagi pengangkut berjanji berhak, jika dia membuktikan bahawa dia telah bertindak dalam bidang pekerjaannya, mendapat bagi faedahnya had tanggungan yang kena terpakai di bawah Konvensyen ini bagi pengangkut yang ia adalah pekhidmat atau ejen baginya melainkan jika dibuktikan bahawa ia telah bertindak dengan suatu cara yang, menurut Konvensyen Warsaw, menghalang had tanggungan itu daripada digunakan.

Perkara VI

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, jumlah amaun yang boleh diituntut daripada pengangkut itu dan pengangkut berjanji daripada pekhidmat dan ejen mereka yang bertindak dalam bidang pekerjaan mereka, tidak boleh lebih daripada amaun yang tertinggi sekali yang boleh diaward terhadap sama ada pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar di bawah Konvensyen ini, tetapi tiada sesiapa daripada orang yang tersebut itu bertanggung membayar lebih daripada had yang kena terpakai baginya.

Perkara VII

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, sesuatu tindakan bagi ganti rugi boleh dibawa, atas opsyen pihak menuntut, terhadap pengangkut itu atau terhadap pengangkut berjanji itu atau terhadap kedua-duanya berse sama atau berasingan. Jika tindakan itu dibawa terhadap hanya satu daripada pengangkut itu, pengangkut itu berhak untuk menghendaki pengangkut yang satu lagi itu supaya dicantumkan dalam pembicaraan itu, tatacara dan kesannya dikuasai oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara VIII

Sesuatu tindakan untuk ganti rugi yang dimaksudkan dalam Perkara VII dalam Konvensyen ini mestilah dibawa, atas opsyen pihak menuntut, sama ada di hadapan suatu mahkamah di mana sesuatu tindakan boleh dibawa terhadap pengangkut berjanji itu, sebagaimana yang diperuntukkan dalam Perkara 28 dalam Konvensyen Warsaw, atau di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di tempat pengangkut sebenar itu biasanya bermastautin atau ada mempunyai tempat urusan utamanya.

Perkara IX

1. Apa-apa peruntukan kontrak yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar daripada tanggungan di bawah Konvensyen ini atau untuk menetapkan suatu had yang lebih rendah daripada yang kena terpakai mengikut Konvensyen ini hendaklah terbatal dan tidak sah, tetapi terbatalnya mana-mana peruntukan itu tidak menjadikan terbatal kesemua perjanjian itu, yang mana masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.
2. Berkenaan dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, perenggan di atas tidak boleh terpakai bagi peruntukan kontrak yang menguasai kehilangan atau kerosakan akibat daripada kecacatan, kualiti atau sifat buruk asas kargo yang dibawa itu.
3. Apa-apa fasal yang terkandung dalam sesuatu perjanjian untuk pengangkutan dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan itu berlaku, yang di bawahnya pihak yang berkenaan itu berupa sebagai melanggar kaedah-kaedah yang ditetapkan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak terpakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah tentang kargo, fasal timbang tara dibenarkan, tertakluk kepada Konvensyen ini, jika timbang tara itu hendak diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebutkan dalam Perkara VII.

Perkara X

Kecuali sebagaimana diperuntukkan dalam Perkara VII, tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menyentuh hak dan kewajipan kedua-dua pengangkut itu antara mereka sendiri.

(Perkara XI hingga XVIII dan perkataan penutup Konvensyen tidak diturunkan. Perkara itu berkenaan dengan mula berkuat kuasanya Konvensyen dan berkenaan dengan bahasa teksnya.)

JADUAL KETIGA

[Seksyen 5]

PERUNTUKAN MENGENAI TANGGUNGAN PENGANGKUT SEKIRANYA
SEORANG PENUMPANG MATI

1. Tanggungan boleh dikuatkuasakan bagi faedah mana-mana daripada ahli keluarga penumpang yang kerosakan oleh sebab kematian penumpang itu.

Dalam perenggan ini perbincangan “ahli keluarga” ertinya isteri atau suami, ibu atau bapa, ibu tiri atau bapa tiri, nenek, abang atau adik lelaki, kakak atau adik perempuan, saudara tiri, anak, anak tiri, cucu:

Dengan syarat bahawa pada menentukan tali persaudaraan sebagaimana tersebut di atas, seseorang yang tidak sah taraf dan seorang anak angkat hendaklah dikira sebagai, atau telah menjadi sebagai, anak yang sah taraf dari ibu dan bapanya yang diketahui, atau mengikut mana yang berkenaan, dari orang yang mengambil ia sebagai anak angkat.

2. Sesuatu tindakan untuk menguatkuasakan tanggungan boleh dibawa oleh wakil diri penumpang itu atau oleh mana-mana orang yang bagi faedahnya tanggungan di bawah perenggan di atas boleh dikuatkuasakan, tetapi hanya satu tindakan boleh dibawa dalam Malaysia berkenaan dengan kematian mana-mana seorang penumpang, dan tiap-tiap tindakan itu, tidak kira oleh siapa jua ia dibawa, adalah untuk faedah semua orang yang berhak seperti tersebut di atas, sama ada sebagai yang berdomisil di Malaysia atau, sebagai yang tidak berdomisil di Malaysia, yang menyatakan hasratnya untuk mendapat faedah dari tindakan itu.

3. Tertakluk kepada subseksyen 6(2) dan (3), amaun yang didapati dalam mana-mana tindakan itu, selepas dipotong apa-apa kos yang tidak didapati daripada pihak kena tuntutan, hendaklah dibahagi antara orang yang berhak mengikut apa-apa kadar sebagaimana yang diarahkan oleh mahkamah (atau, jika tindakan itu dibicarakan dengan juri, mengikut apa-apa kadar sebagaimana diarahkan oleh juri).

JADUAL KEEMPAT

[Subseksyen 14(1)]

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1935 N.M.B. Enakmen No. 6 tahun 1935.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1935 Johor Enakmen No. 3 tahun 1935.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1935 Kelantan Enakmen No. 5 tahun 1935.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1954 Kedah Enakmen No. 6 tahun 1954.

Enakmen Pengangkutan melalui Udara 1953 Perlis Enakmen No. 7 tahun 1953.

JADUAL KELIMA

[Seksyen 2]

PROTOKOL MONTREAL No. 4
BAGI MEMINDA KONVENSYEN BAGI MENYATUKAN
KAEDAH-KAEDAH TERTENTU YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PENGANGKUTAN ANTARABANGSA MELALUI UDARA
YANG DITANDATANGANI DI WARSAW PADA 12 OKTOBER 1929
SEBAGAIMANA YANG DIPINDA OLEH PROTOKOL YANG
DIBUAT DI HAGUE PADA 28 SEPTEMBER 1955 DAN YANG
DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA 25 SEPTEMBER 1975

BAB I

BIDANG — TAKRIF

Perkara 1

(1) Konvensyen ini terpakai bagi semua pengangkutan antarabangsa bagi orang, bagasi atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mendapatkan

ganjaran. Konvensyen ini juga terpakai bagi pengangkutan percuma melalui pesawat udara yang dilakukan oleh sesuatu pengusaha pengangkutan udara.

(2) Bagi maksud Konvensyen ini, ungkapan “pengangkutan antarabangsa” ertinya apa-apa jua pengangkutan yang, mengikut perjanjian antara pihak-pihak yang berkenaan, tempat berlepas dan tempat tujuan, sama ada atau tidak ada berlaku sesuatu pemberhentian dalam pengangkutan itu atau sesuatu pemindahan adalah terletak sama ada dalam wilayah dua Pihak-Pihak Berjanji Tertinggi atau dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi jika ada satu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain, walaupun Negara itu bukan suatu Pihak-pihak Berjanji Tertinggi. Pengangkutan di antara dua tempat dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi tanpa suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain bukanlah pengangkutan antarabangsa bagi maksud Konvensyen ini.

(3) Pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut udara pengganti adalah disifatkan, bagi maksud Konvensyen ini, sebagai suatu pengangkutan yang tidak berbelah bahagi jika ia telah dianggap oleh pihak-pihak yang berkenaan sebagai satu kendalian tunggal, sama ada ia telah dipersetujui dalam bentuk satu kontrak tunggal atau satu siri daripada kontrak-kontrak, dan pengangkutan itu tidak hilang sifat antarabangsanya semata-mata oleh sebab satu kontrak atau suatu siri daripada kontrak-kontrak itu hendak dilakukan semuanya dalam wilayah Negara itu juga.

Perkara 2

(1) Konvensyen ini terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan oleh Negara atau oleh badan awam yang ditubuhkan menurut undang-undang dengan syarat pengangkutan itu termasuk dalam syarat-syarat yang dinyatakan dalam Perkara 1.

(2) Dalam pengangkutan barangan pos, pengangkut hendaklah bertanggung hanya kepada pentadbiran pos yang relevan mengikut kaedah-kaedah yang terpakai bagi hubungan antara pengangkut dengan pentadbiran pos.

(3) Melainkan jika diperuntukkan dalam perenggan (2) Perkara ini, peruntukan Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan barangan pos.

BAB II

DOKUMEN PENGANGKUTAN

SEKSYEN 1

TIKET PENUMPANG

Perkara 3

(1) Berkenaan dengan pengangkutan penumpang suatu tiket hendaklah diserahkan yang mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan ialah dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu pemberitahuan yang bermaksud bahawa, jika perjalanan penumpang itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara yang lain daripada negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw bolehlah terpakai dan bahawa Konvensyen itu adalah menguasai dan dalam kebanyakan perkara adalah menegahkan tanggungan pengangkut bagi kematian atau kecederaan diri dan berkenaan dengan kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Tiket penumpang adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan dan syarat kontrak pengangkutan. Ketiadaan tiket penumpang, ketidakteraturan mengenai tiket penumpang atau kehilangan tiket penumpang tidaklah menyentuh kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan yang, walau bagaimanapun, masih tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Walau bagaimanapun, jika dengan persetujuan pengangkut, penumpang naik tanpa suatu tiket penumpang telah diserahkan, atau jika tiket itu tidak mengandungi pemberitahuan yang dikehendaki oleh perenggan (1)(c) Perkara ini, pengangkut itu tidak berhak menggunakan bagi faedahnya peruntukan Perkara 22.

SEKSYEN 2

KERACIS PENERIMAAN BAGASI

Perkara 4

(1) Berkenaan dengan pengangkutan bagasi berdaftar, suatu keracis penerimaan bagasi hendaklah diserahkan, yang, melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan dalam suatu tiket penumpang yang mematuhi peruntukan Perkara 3, perenggan (1), hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;

- (c) suatu pemberitahuan yang bermaksud bahawa, jika pengangkutan itu melibatkan suatu tempat tujuan atau tempat perhentian akhir di suatu negara selain negara tempat berlepas, Konvensyen Warsaw bolehlah terpakai dan bahawa Konvensyen itu adalah menguasai dan dalam kebanyakan hal menegahkan tanggungan pengangkut bagi kehilangan atau kerosakan bagasi.

(2) Keracis penerimaan bagasi ialah keterangan *prima facie* mengenai pendaftaran bagasi dan syarat kontrak pengangkutan. Ketiadaan keracis penerimaan bagasi, ketidakteraturan atau kehilangan keracis penerimaan bagasi itu tidaklah menyentuh kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan yang, walau bagaimanapun, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini. Walau bagaimanapun, jika pengangkut mengambil tugas menjaga bagasi tanpa suatu keracis penerimaan bagasi diserahkan atau jika keracis penerimaan bagasi [melainkan jika disatukan dengan atau dimasukkan ke dalam tiket penumpang yang mematuhi peruntukan Perkara 3, perenggan (1)(c)] tidak termasuk pemberitahuan yang dikehendaki oleh perenggan (1)(c) dalam Perkara ini, maka pengangkut itu tidaklah berhak menggunakan bagi faedahnya peruntukan dalam Perkara 22, perenggan (2).

SEKSYEN 3

DOKUMENTASI YANG BERHUBUNGAN DENGAN KARGO

Perkara 5

(1) Berkenaan dengan pengangkutan kargo suatu surat angkutan udara hendaklah diserahkan.

(2) Apa-apa cara lain yang akan memelihara rekod pengangkutan yang hendak dilakukan boleh, dengan kebenaran pengirim konsain, diganti dengan serahan surat angkutan udara. Jika apa-apa cara lain digunakan, pengangkut hendaklah, jika diminta sedemikian oleh pengirim konsain, menyerahkan kepada pengirim konsain suatu resit bagi kargo membenarkan pengenalan terhadap konsainan dan akses kepada maklumat yang terkandung dalam rekod yang dipelihara oleh cara lain itu.

(3) Kemustahilan untuk menggunakan, di tempat transit dan tempat tujuan, cara lain itu yang akan memelihara rekod pengangkutan yang disebut dalam perenggan (2) Perkara ini tidak memberikan hak kepada pengangkut untuk enggan menerima kargo bagi pengangkutan.

Perkara 6

(1) Surat angkutan udara hendaklah dibuat oleh pengirim konsain dalam tiga bahagian asal.

(2) Bahagian pertama hendaklah ditandakan “untuk pengangkut”; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain. Bahagian kedua hendaklah ditandakan “untuk penerima konsain”; hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain dan pengangkut. Bahagian ketiga hendaklah ditandatangani oleh pengangkut dan diserahkan olehnya kepada pengirim konsain selepas kargo diterima.

(3) Tandatangan pengangkut dan pengirim konsain boleh dicetak atau dicap.

(4) Jika, atas permintaan pengirim konsain, pengangkut membuat surat angkutan udara, pengangkut hendaklah disifatkan, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, telah berbuat demikian bagi pihak pengirim konsain.

Perkara 7

Jika terdapat lebih daripada satu bungkusan:

- (a) pengangkut kargo mempunyai hak untuk menghendaki pengirim konsain membuat surat angkutan udara yang berasingan;
- (b) pengirim konsain mempunyai hak untuk menghendaki pengangkut menyerahkan resit yang berasingan apabila cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5 digunakan.

Perkara 8

Surat angkutan udara dan resit bagi kargo hendaklah mengandungi:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Berjanji Tertinggi, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
- (c) suatu petunjuk mengenai berat konsainan itu.

Perkara 9

Ketidakpatuhan peruntukan Perkara 5 hingga 8 tidaklah menyentuh kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan, yang hendaklah, walau bagaimanapun, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini termasuklah apa-apa yang berhubungan dengan had tanggungan.

Perkara 10

- (1) Pengirim konsain adalah bertanggungjawab bagi ketepatan butir-butir dan pernyataan yang berhubungan dengan kargo yang dimasukkannya atau dimasukkan bagi pihaknya ke dalam surat angkutan udara itu atau yang diberikan olehnya atau diberikan bagi pihaknya kepada pengangkut bagi kemasukan ke dalam resit bagi kargo atau bagi kemasukan ke dalam rekod yang dipelihara dengan cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5.
- (2) Pengirim konsain hendaklah menanggung rugi kepada pengangkut terhadap semua kerosakan yang ditanggung olehnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengangkut itu bertanggung, atas alasan ketidakteraturan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang diberikan oleh pengirim konsain atau bagi pihaknya.
- (3) Tertakluk kepada peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini, pengangkut hendaklah menanggung rugi kepada pengirim konsain terhadap semua kerosakan yang ditanggungnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengirim konsain bertanggung, atas alasan ketidakteraturan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang dimasukkan oleh pengangkut atau bagi pihaknya dalam resit bagi kargo atau dalam rekod yang dipelihara dengan cara lain yang disebut dalam perenggan (2) Perkara 5.

Perkara 11

- (1) Surat angkutan udara atau resit bagi kargo adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan kontrak, mengenai penerimaan kargo dan syarat pengangkutan yang disebut di dalamnya.
- (2) Apa-apa pernyataan dalam surat angkutan udara atau resit bagi kargo yang berhubungan dengan berat, dimensi dan pembungkusan kargo, juga yang berhubungan dengan bilangan bungkusan, adalah keterangan *prima facie* mengenai fakta yang dinyatakan; pernyataan yang berhubungan dengan kuantiti, isi padu dan keadaan kargo tidak menjadi keterangan terhadap pengangkut kecuali setakat mana ia telah dan kedua-dua telah dan dinyatakan dalam surat angkutan udara itu sebagai telah diperiksa olehnya di hadapan pengirim konsain, atau berhubung dengan keadaan zahir kargo itu.

Perkara 12

- (1) Tertakluk kepada tanggungannya untuk menjalankan segala kewajipannya di bawah kontrak pengangkutan, pengirim konsain adalah berhak melupuskan

kargo dengan menarik balik kargo itu di lapangan terbang tempat berlepas atau tempat tujuan, atau dengan menahannya dalam perjalanan di mana-mana tempat mendarat, atau dengan meminta supaya kargo diserahkan di tempat tujuan atau dalam perjalanan kepada seseorang selain penerima konsain yang diberikan tugas pada asalnya, atau dengan menghendaki supaya kargo itu dikembalikan ke lapangan terbang tempat berlepas. Pengirim konsain tidak boleh menggunakan hak pelupusan ini dengan cara yang mendatangkan mudarat kepada pengangkut atau kepada pengirim konsain lain dan ia mestilah membayar balik apa-apa belanja yang telah dilakukan kerana telah menggunakan hak itu.

(2) Jika adalah mustahil untuk menjalankan perintah pengirim konsain itu pengangkut hendaklah memberitahunya dengan serta-merta.

(3) Jika pengangkut menurut perintah pengirim konsain mengenai pelupusan kargo tanpa menghendaki pengemukaan bahagian surat angkutan udara atau resit bagi kargo yang telah diserahkan kepada pengirim, pengangkut adalah bertanggung, tanpa menyentuh haknya untuk mendapatkan tuntutan daripada pengirim konsain, kerana apa-apa kerosakan yang mungkin disebabkan oleh yang demikian kepada mana-mana orang yang memiliki secara sah bahagian surat angkutan udara atau resit bagi kargo itu.

(4) Hak yang diberikan kepada pengirim konsain terhenti apabila hak penerima konsain bermula mengikut Perkara 13. Walau bagaimanapun, jika penerima konsain enggan menerima kargo, atau jika dia tidak dapat dihubungi, pengirim konsain berhak mendapat balik hak pelupusannya.

Perkara 13

(1) Kecuali apabila pengirim konsain telah menjalankan haknya di bawah Perkara 12, penerima konsain berhak, apabila tibanya di tempat tujuan, menghendaki pengangkut menyerahkan kargo kepadanya, apabila dibayar caj yang kena dibayar dan apabila dipatuhi syarat pengangkutan itu.

(2) Melainkan jika selainnya dipersetujui, adalah menjadi kewajipan pengangkut untuk memberitahu penerima konsain sebaik sahaja kargo itu tiba.

(3) Jika pengangkut mengakui kehilangan kargo, atau jika kargo tidak tiba apabila tamat tujuh hari selepas tarikh kargo itu sepatutnya telah tiba, penerima konsain berhak menguatkuasakan terhadap pengangkut hak yang berbangkit daripada kontrak pengangkutan itu.

Perkara 14

Pengirim konsain dan penerima konsain boleh masing-masing menguatkuasakan segala hak yang diberikan kepada mereka oleh Perkara 12 dan 13, tiap-tiap satu atas

nama sendiri, sama ada dia bertindak untuk kepentingannya sendiri atau kepentingan orang lain, dengan syarat dia menjalankan segala kewajipan yang dikenakan oleh kontrak pengangkutan itu.

Perkara 15

(1) Perkara 12, 13 dan 14 tidak menyentuh hubungan pengirim konsain dengan penerima konsain atau hubungan salingan pihak ketiga yang mendapat hak mereka sama ada daripada pengirim konsain atau penerima konsain.

(2) Peruntukan Perkara 12, 13 dan 14 hanya boleh diubah melalui peruntukan nyata dalam surat angkutan udara atau resit kargo.

Perkara 16

(1) Pengirim konsain hendaklah memberikan apa-apa maklumat dan apa-apa dokumen sebagaimana yang perlu bagi memenuhi formaliti kastam, oktroi atau polis sebelum kargo boleh diserahkan kepada penerima konsain. Pengirim konsain adalah bertanggungjawab kepada pengangkut bagi apa-apa kerosakan yang disebabkan oleh ketiadaan, ketidakcukupan atau ketidakteraturan mana-mana maklumat atau dokumen itu, melainkan jika kerosakan itu adalah disebabkan oleh kesalahan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya.

(2) Pengangkut tidak berkewajipan untuk menyasat tentang ketepatan atau kecukupan maklumat atau dokumen itu.

BAB III

TANGGUNGAN PENGANGKUT

Perkara 17

Pengangkut adalah bertanggungjawab bagi kerosakan yang didapati dalam hal kematian atau kecederaan penumpang atau kecederaan tubuh lain yang dialami oleh penumpang, jika kemalangan yang menyebabkan kerosakan sedemikian berlaku dalam pesawat udara atau dalam masa menjalankan mana-mana kendalian bagi menaikkan atau menurunkan penumpang.

Perkara 18

(1) Pengangkut adalah bertanggungjawab bagi kerosakan yang didapati apabila berlaku kemusnahan, atau kehilangan atau kerosakan mana-mana bagasi berdaftar, jika kejadian yang menyebabkan kerosakan sedemikian berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

(2) Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang didapati apabila berlaku kemusnahan, atau kehilangan, atau kerosakan kargo hanya dengan syarat kejadian yang menyebabkan kerosakan sedemikian berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.

(3) Walau bagaimanapun, pengangkut tidaklah bertanggung jika dia membuktikan bahawa kemusnahan, kehilangan, atau kerosakan kepada, kargo itu adalah disebabkan salah satu yang berikut atau lebih:

- (a) kecacatan, kualiti atau sifat buruk kargo itu;
- (b) pembungkusan kecacatan kargo dilakukan oleh seseorang selain pengangkut atau pekhidmatnya atau ejennya;
- (c) suatu perbuatan perang dan suatu pertelingkahan bersenjata;
- (d) suatu perbuatan pihak berkuasa awam yang dijalankan berkaitan dengan kemasukan, pengeluaran atau transit kargo.

(4) Pengangkutan melalui udara mengikut pengertian perenggan yang sebelumnya Perkara ini merangkumi tempoh semasa bagasi atau kargo itu berada dalam jagaan pengangkut, sama ada di lapangan terbang atau dalam pesawat udara atau, dalam hal pendaratan di luar lapangan terbang, di mana-mana jua tempat.

(5) Tempoh pengangkutan melalui udara tidak meliputi apa-apa pengangkutan melalui darat, laut atau sungai yang dilakukan di luar lapangan terbang. Walau bagaimanapun, sekiranya pengangkutan itu dilakukan dalam menjalankan suatu kontrak bagi pengangkutan melalui udara, bagi maksud memuatkan, menyerahkan atau memindahkan, apa-apa kerosakan dianggap, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, sebagai akibat suatu kejadian yang berlaku semasa pengangkutan melalui udara.

Perkara 19

Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan dalam pengangkutan melalui udara terhadap penumpang, bagasi atau kargo.

Perkara 20

Dalam hal penumpang dan bagasi, dan dalam hal kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan dalam pengangkutan kargo, pengangkut tidak bertanggung jika dia membuktikan bahawa dia dan pekhidmatnya dan ejennya telah mengambil segala langkah yang perlu untuk mengelakkan kerosakan itu atau adalah mustahil bagi mereka untuk mengambil langkah itu.

Perkara 21

(1) Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangkan kecuaiannya orang yang menanggung kerosakan itu Mahkamah boleh, mengikut peruntukan undang-undangannya sendiri, melepaskan pengangkut itu sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya.

(2) Dalam pengangkutan kargo, jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangkan oleh kecuaiannya atau perbuatan salah yang lain atau peninggalan orang yang menuntut pampasan, atau orang yang daripadanya dia mendapat haknya, pengangkut hendaklah dilepaskan sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya kepada orang yang menuntut setakat kecuaiannya atau perbuatan salah atau peninggalan itu menyebabkan atau menyumbang kepada kerosakan itu.

Perkara 22

(1) Dalam pengangkutan orang, tanggungan pengangkut bagi setiap penumpang adalah terhadap kepada jumlah wang 16,600 Hak Pengeluaran Khas. Jika, mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu, ganti rugi boleh diawardkan dalam bentuk bayaran secara berkala, nilai modal yang bersamaan bagi bayaran itu tidak boleh lebih daripada had ini. Walau bagaimanapun, dengan kontrak khas, pengangkut dan penumpang boleh bersetuju atas suatu had tanggungan yang lebih tinggi.

(2) (a) Dalam pengangkutan bagasi berdaftar, tanggungan pengangkut adalah terhadap kepada jumlah wang 17 Hak Pengeluaran Khas tiap-tiap kilogram, melainkan jika penumpang atau pengirim konsain telah membuat, pada masa yang sama apabila bungkusan diserahkan kepada pengangkut, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah wang yang tidak lebih daripada jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika dia membuktikan bahawa jumlah wang itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar penumpang atau pengirim konsain mengenai penyerahan di tempat tujuan.

(b) Dalam pengangkutan kargo, tanggungan pengangkut adalah terhadap kepada jumlah wang 17 Hak Pengeluaran Khas bagi tiap-tiap kilogram, melainkan jika pengirim konsain telah membuat, pada masa yang sama bungkusan itu diserahkan kepada pengangkut, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah wang yang tidak lebih daripada jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika dia membuktikan bahawa jumlah wang itu adalah

lebih besar daripada kepentingan sebenar pengirim konsain itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

(c) Dalam hal kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo, atau mana-mana objek yang terkandung di dalamnya, berat yang hendak diambil kira dalam menentukan amaun yang kepadanya tanggungan pengangkut adalah hendaklah hanya jumlah berat bungkusan itu atau bungkusan-bungkusan yang berkenaan itu. Walau bagaimanapun, apabila kehilangan, kerosakan atau kelewatan suatu bahagian daripada bagasi berdaftar atau kargo itu, atau sesuatu objek yang terkandung di dalamnya, menyentuh nilai bungkusan lain yang diliputi oleh keracis penerimaan bagasi yang sama atau surat angkutan udara yang sama, jumlah berat bungkusan atau bungkusan-bungkusan itu hendaklah juga diambil kira bagi menentukan had tanggungan itu.

(3) Berkenaan dengan objek yang dijaga sendiri oleh penumpang tanggungan pengangkut adalah terhad kepada 332 Hak Pengeluaran Khas tiap-tiap penumpang.

(4) Had yang ditetapkan dalam Perkara ini tidak menghalang mahkamah daripada mengawardkan, mengikut undang-undangnya sendiri, sebagai tambahan, keseluruhan atau sebahagian daripada kos mahkamah dan belanja lain guaman yang dilakukan oleh pihak menuntut. Peruntukan sebelum peruntukan ini tidak terpakai jika amaun ganti rugi yang diawardkan, tidak termasuk kos mahkamah dan belanja lain guaman, adalah tidak lebih daripada jumlah wang yang telah ditawarkan secara bertulis oleh pengangkut kepada pihak yang menuntut dalam tempoh enam bulan dari tarikh berlakunya kejadian yang menyebabkan kerosakan itu, atau sebelum permulaan kuat kuasa tindakan itu, jika ia dimulakan terkemudian.

(5) Jumlah wang yang disebut berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas dalam Perkara ini hendaklah disifatkan sebagai merujuk kepada Hak Pengeluaran Khas sebagaimana yang ditakrifkan oleh Kumpulan Wang Antarabangsa. Penukaran jumlah wang itu ke dalam mata wang negara hendaklah, dalam hal prosiding kehakiman, dibuat mengikut nilai mata wang itu berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas pada tarikh penghakiman dibuat.

(6) Nilai sesuatu mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Berjanji Tertinggi yang merupakan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira mengikut cara penilaian yang terpakai oleh Kumpulan Wang Antarabangsa, berkuat kuasa pada tarikh penghakiman bagi pengendalian dan urusannya. Nilai mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Berjanji Tertinggi yang bukan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira dengan cara yang ditentukan oleh Pihak Berjanji Tertinggi itu. Walau bagaimanapun, negara-negara yang bukan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa dan yang undang-undangnya tidak membenarkan pemakaian peruntukan perenggan (2)(b) Perkara 22 boleh, pada masa ratifikasi atau kesertaan atau pada bila-bila masa selepas itu, mengisytiharkan bahawa had tanggungan pengangkut dalam prosiding kehakiman dalam wilayah mereka ditetapkan pada jumlah wang dua ratus lima puluh unit wang tiap-tiap kilogram.

Unit mata wang ini selaras dengan enam puluh lima setengah miligram emas dari kehalusan millesimal sembilan ratus. Wang ini boleh ditukarkan kepada mata wang negara mengikut angka genap. Penukaran jumlah wang ini ke dalam mata wang negara hendaklah dibuat mengikut undang-undang Negara tersebut.

Perkara 23

(1) Apa-apa peruntukan yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut daripada tanggungan atau untuk menetapkan had yang lebih rendah daripada yang terdapat dalam Konvensyen ini adalah batal dan tidak sah, tetapi pembatalan mana-mana peruntukan itu tidaklah menyebabkan keseluruhan kontrak itu terbatal, yang masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.

(2) Perenggan (1) Perkara ini tidak terpakai bagi peruntukan yang menguasai kehilangan atau kerosakan akibat kecacatan, kualiti atau sifat buruk asas kargo yang dibawa.

Perkara 24

(1) Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, mana-mana tindakan untuk mendapatkan ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, hanya boleh diambil tertakluk kepada syarat dan had yang dinyatakan dalam Konvensyen ini, tanpa menjejaskan persoalan siapakah orang yang mempunyai hak untuk membawa guaman dan apakah hak mereka itu masing-masing.

(2) Dalam pengangkutan kargo, mana-mana tindakan untuk mendapatkan ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, sama ada di bawah Konvensyen ini atau dalam kontrak atau dalam tort atau selainnya, hanya boleh dibawa tertakluk kepada syarat dan had tanggungan yang dinyatakan dalam Konvensyen ini tanpa menjejaskan persoalan siapakah yang mempunyai hak untuk membawa guaman dan apakah hak mereka itu masing-masing. Apa-apa had tanggungan merupakan had maksimum dan tidak boleh lebih dalam apa-apa jua hal keadaan yang membawa kepada tanggungan.

Perkara 25

Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, had tanggungan yang dinyatakan dalam Perkara 22 hendaklah tidak terpakai jika terbukti bahawa kerosakan akibat daripada suatu perbuatan atau peninggalan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya, adalah dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau secara melulu dan dengan pengetahuan bahawa kerosakan akan berlaku; dengan syarat, dalam hal perbuatan atau peninggalan oleh pekhidmat atau ejen itu, adalah juga terbukti bahawa dia sedang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya.

Perkara 25A

(1) Jika sesuatu tindakan dibawa terhadap seseorang pekhidmat atau ejen pengangkut akibat kerosakan yang kepadanya Konvensyen ini berhubung, pekhidmat atau ejen itu, jika dia membuktikan bahawa dia bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya, berhak menggunakan faedah had tanggungannya yang pengangkut sendiri berhak menggunakannya di bawah Perkara 22.

(2) Agregat amaun yang boleh didapati daripada pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya, dalam hal itu, tidak boleh melebihi had tersebut.

(3) Dalam pengangkutan penumpang dan bagasi, peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini tidak terpakai jika terbukti bahawa kerosakan akibat sesuatu perbuatan atau peninggalan oleh pekhidmat atau ejen dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau lalai dan dengan pengetahuan bahawa kerosakan itu akan berlaku.

Perkara 26

(1) Resit daripada orang yang berhak menerima bagasi atau kargo tanpa aduan adalah keterangan *prima facie* bahawa bagasi atau kargo itu telah diserahkan dalam keadaan baik dan mengikut dokumen pengangkutan.

(2) Dalam hal kerosakan, orang yang berhak menerima penyerahan hendaklah membuat aduan kepada pengangkut dengan serta merta selepas kerosakan itu diketahui, dan, selewat-lewatnya, dalam masa tujuh hari dari tarikh penerimaan dalam hal bagasi dan empat belas hari dari tarikh penerimaan dalam hal kargo. Dalam hal kelewatan, aduan hendaklah dibuat selewat-lewatnya dalam masa dua puluh satu hari dari tarikh bagasi atau kargo diserahkan kepadanya.

(3) Tiap-tiap aduan mestilah dibuat secara bertulis dalam dokumen pengangkutan atau melalui notis berasingan secara bertulis yang dikirimkan dalam masa yang tersebut di atas.

(4) Jika tiada aduan dibuat dalam masa yang tersebut di atas itu, tiada tindakan boleh diambil terhadap pengangkut, kecuali dalam hal fraud di pihaknya.

Perkara 27

Dalam hal kematian orang yang bertanggung, sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi boleh dibawa mengikut terma Konvensyen ini terhadap orang yang mewakili harta pusakanya di sisi undang-undang.

Perkara 28

(1) Sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi mestilah dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, dalam wilayah satu daripada Pihak-Pihak Berjanji Tertinggi, sama ada di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di mana pengangkut itu biasanya bermastautin, atau ada mempunyai tempat urusan utamanya, atau ada mempunyai suatu pertubuhan yang dengannya kontrak telah dibuat atau di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di tempat tujuan.

(2) Pertanyaan mengenai tatacara hendaklah ditentukan oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 29

(1) Hak ke atas ganti rugi adalah terhapus jika sesuatu tindakan tidak dibawa dalam masa dua tahun, dikira dari tarikh ketibaan di tempat tujuan, atau dari tarikh pesawat udara sepatutnya telah tiba, atau dari tarikh pengangkutan telah berhenti.

(2) Cara bagi mengira tempoh had masa hendaklah ditentukan mengikut undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 30

(1) Dalam hal pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti dan yang termasuk dalam takrif yang dinyatakan dalam perenggan ketiga Perkara 1, tiap-tiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo adalah tertakluk kepada kaedah-kaedah yang dinyatakan dalam Konvensyen ini, dan disifatkan sebagai satu daripada pihak-pihak berjanji kepada kontrak pengangkutan itu setakat kontrak itu memperkatakan tentang bahagian pengangkutan yang dilakukan di bawah penyeliaannya.

(2) Dalam hal pengangkutan jenis ini, penumpang atau wakilnya boleh mengambil tindakan hanya terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan dalam masa kemalangan atau kelewatan berlaku, kecuali jika, melalui perjanjian nyata, pengangkut pertama telah sanggup memikul tanggungan bagi keseluruhan perjalanan itu.

(3) Berkenaan dengan bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim konsain mempunyai hak tindakan ke atas pengangkut pertama, dan penumpang atau penerima konsain yang berhak ke atas penyerahan mempunyai hak tindakan ke atas pengangkut terakhir, dan selanjutnya, tiap-tiap seorang boleh mengambil tindakan terhadap pengangkut yang telah melakukan pengangkutan yang dalam masa kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan berlaku. Pengangkut-pengangkut ini adalah bersesama dan berasingan bertanggung kepada penumpang atau kepada pengirim konsain atau penerima konsain.

Perkara 30A

Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menjejaskan persoalan sama ada seseorang yang bertanggung bagi ganti rugi mengikut peruntukannya mempunyai hak tindakan terhadap mana-mana orang lain.

BAB IV

**PERUNTUKAN YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGANGKUTAN
BERCAMPUR-CAMPUR**

Perkara 31

(1) Dalam hal pengangkutan bercampur-campur yang dilakukan sebahagiannya melalui udara dan sebahagian lagi oleh mana-mana cara pengangkutan lain, peruntukan Konvensyen ini terpakai hanya bagi pengangkutan melalui udara, dengan syarat pengangkutan melalui udara itu adalah termasuk dalam terma Perkara 1.

(2) Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pihak-pihak dalam hal pengangkutan bercampur-campur daripada memasukkan ke dalam dokumen pengangkutan udara syarat berhubungan dengan cara pengangkutan lain, dengan syarat peruntukan Konvensyen ini dipatuhi berkenaan dengan pengangkutan melalui udara.

BAB V

PERUNTUKAN AM DAN MUKTAMAD

Perkara 32

Mana-mana fasal yang terkandung dalam kontrak dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan berlaku yang menurutnya pihak-pihak yang berkenaan berupa sebagai melanggar kaedah-kaedah yang dinyatakan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak terpakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah tentang bidang kuasa, hendaklah batal dan tidak sah. Walau bagaimanapun, bagi pengangkutan kargo, fasal timbang tara adalah dibenarkan tertakluk kepada Konvensyen ini, jika penimbangtaraan itu akan diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebut dalam perenggan pertama Perkara 28.

Perkara 33

Kecuali sebagaimana yang diperuntukkan dalam perenggan (3) Perkara 5, tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengangkut sama ada daripada enggan untuk membuat apa-apa kontrak pengangkutan atau daripada membuat peraturan-peraturan yang tidak bercanggah dengan peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 34

Peruntukan Perkara 3 hingga 8 termasuk yang berhubungan dengan dokumen pengangkutan hendaklah tidak terpakai dalam hal pengangkutan yang dilakukan dalam hal keadaan luar biasa di luar ruang lingkup biasa urusan pengangkutan udara.

Perkara 35

Ungkapan “hari” apabila digunakan dalam Konvensyen ini ertinya hari semasa bukan hari bekerja.

Perkara 36

Konvensyen ini dibuat dalam bahasa Perancis dalam suatu salinan tunggal yang hendaklah kekal disimpan dalam arkib Kementerian Luar Negeri Poland dan yang satu salinan diperakui hendaklah dihantar oleh Kerajaan Poland kepada Kerajaan tiap-tiap Pihak Berjanji Tertinggi.

Perkara 40A

(1) [*Perenggan ini tidak diturunkan. Perenggan ini mentakrifkan “Pihak Berjanji Tertinggi”.*]

(2) Bagi maksud Konvensyen perkataan “wilayah” ertinya bukan sahaja wilayah metropolitan sesuatu Negara bahkan juga semua wilayah lain yang negara itu adalah bertanggungjawab atas hubungan luar negerinya.

[*Perkara 37, 38, 39, 40 dan 41 dan perkataan penutup Konvensyen tidak diturunkan. Perkara itu memperkatakan tentang permulaan kuat kuasa Konvensyen.*]

PROTOKOL TAMBAHAN

(Berkenaan dengan Perkara 2)

Pihak Berjanji Tertinggi adalah berhak mengisytiharkan pada masa ratifikasi atau kesertaan kepada Konvensyen ini bahawa perenggan pertama Perkara 2 Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan secara langsung oleh Negara itu, tanah jajahannya, tanah naungannya atau wilayah yang dimandatkan kepadanya atau oleh mana-mana wilayah lain di bawah pemerintahan, pertuanan atau kuasanya.

JADUAL KEENAM

[Seksyen 2]

KONVENSYEN MONTREAL, 1999

KONVENSYEN BAGI MENYATUKAN KAEDAH-KAEDAH TERTENTU
YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGANGKUTAN ANTARABANGSA
MELALUI UDARA YANG DITANDATANGANI DI MONTREAL PADA
28 MEI 1999

PIHAK NEGARA KEPADA KONVENSYEN INI

MENGIKTIRAF sumbangan signifikan Konvensyen bagi Menyatukan KaedahKaedah Tertentu Yang Berhubungan dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara yang ditandatangani di Warsaw pada 12hb Oktober 1929, yang selepas ini disebut sebagai “Konvensyen Warsaw”, dan surat cara berhubungan yang lain kepada pengharmonian undang-undang udara antarabangsa persendirian;

MENGIKTIRAF keperluan untuk memodenkan dan menggabungkan Konvensyen Warsaw dengan surat cara yang berhubungan;

MENGIKTIRAF pentingnya memastikan perlindungan kepentingan pelanggan dalam pengangkutan antarabangsa melalui udara dan keperluan bagi pampasan yang saksama yang berdasarkan prinsip restitusi;

MENGESAHKAN SEMULA kebaikan suatu pembangunan yang teratur bagi pengendalian pengangkutan udara antarabangsa dan aliran lancar penumpang, bagasi dan kargo mengikut prinsip dan objektif Konvensyen tentang Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuat di Chicago pada 7 Disember 1944;

YAKIN bahawa tindakan Negara secara bersama bagi pengharmonian lanjut dan kodifikasi kaedah-kaedah tertentu yang mengawal pengangkutan antarabangsa melalui udara melalui Konvensyen yang baru adalah cara yang paling mencukupi untuk mencapai suatu keseimbangan saksama kepentingan;

TELAH BERSETUJU seperti yang berikut:

BAB I

PERUNTUKAN AM

Perkara 1

Bidang Pemakaian

1. Konvensyen ini terpakai bagi semua pengangkutan antarabangsa bagi orang, bagasi atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara untuk mendapatkan ganjaran. Konvensyen ini juga terpakai bagi pengangkutan percuma melalui pesawat udara yang dilakukan oleh sesuatu pengusaha pengangkutan udara.
2. Bagi maksud Konvensyen ini, ungkapan “pengangkutan antarabangsa” ertinya apa-apa pengangkutan yang, mengikut perjanjian antara pihak-pihak yang berkenaan itu, tempat berlepas dan tempat tujuan, sama ada atau tidak ada berlaku sesuatu pemberhentian dalam pengangkutan itu atau sesuatu pemindahan adalah terletak sama ada dalam wilayah-wilayah kedua-dua Pihak Negara itu, atau dalam wilayah satu Pihak Negara jika ada satu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain, walaupun Negara itu bukan suatu Pihak Negara. Pengangkutan di antara dua tempat dalam wilayah satu Pihak Negara tanpa suatu tempat perhentian yang dipersetujui dalam wilayah Negara lain bukanlah pengangkutan antarabangsa bagi maksud Konvensyen ini.
3. Pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti adalah disifatkan, bagi maksud Konvensyen ini, adalah sebagai suatu pengangkutan yang tidak berbelah bahagi jika ia telah dianggap oleh pihak-pihak yang berkenaan itu sebagai satu kendalian tunggal, sama ada ia telah dipersetujui dalam bentuk satu kontrak atau siri daripada kontrak-kontrak itu, dan pengangkutan itu tidak hilang sifat antarabangsanya semata-mata oleh sebab satu kontrak atau siri daripada kontrak-kontrak itu hendak dilakukan semuanya dalam wilayah Negara itu juga.
4. Konvensyen ini juga terpakai bagi pengangkutan sebagaimana yang dinyatakan dalam Bab V, tertakluk kepada terma yang terkandung di dalamnya.

Perkara 2

Pengangkutan yang Dilakukan oleh Negara dan Pengangkutan Barangan Pos

1. Konvensyen ini terpakai bagi pengangkutan yang dilakukan oleh Negara atau oleh badan-badan awam yang ditubuhkan menurut undang-undang dengan syarat pengangkutan itu termasuk dalam syarat-syarat yang dinyatakan dalam Perkara 1.
2. Dalam pengangkutan barangan pos, pengangkut hendaklah bertanggung hanya kepada pentadbiran pos yang relevan mengikut kaedah-kaedah yang terpakai kepada hubungan antara pengangkut dengan pentadbiran pos.
3. Melainkan jika diperuntukkan dalam perenggan 2 Perkara ini, peruntukan Konvensyen ini tidak terpakai bagi pengangkutan barangan pos.

BAB II

DOKUMENTASI DAN TANGGUNGJAWAB PIHAK YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGANGKUTAN PENUMPANG, BAGASI DAN KARGO

Perkara 3

Penumpang dan Bagasi

1. Berkenaan dengan pengangkutan penumpang, suatu dokumen individu atau dokumen kolektif pengangkutan hendaklah diserahkan yang mengandungi:
 - (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
 - (b) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Negara, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu;
2. Mana-mana cara lain yang memelihara maklumat yang ditunjukkan dalam perenggan 1 boleh digantikan bagi penyerahan dokumen yang disebut dalam perenggan itu. Jika mana-mana cara lain digunakan, pengangkut hendaklah membuat tawaran untuk menyerahkan kepada penumpang suatu pernyataan bertulis maklumat yang dipelihara.
3. Pengangkut hendaklah menyerahkan kepada penumpang suatu tanda pengenalan bagasi bagi setiap bagasi berdaftar.
4. Penumpang hendaklah diberikan suatu notis bertulis yang bermaksud bahawa jika Konvensyen ini terpakai Konvensyen ini mengawal dan boleh menghadkan tanggungan pengangkut berkenaan dengan kematian atau kecederaan dan bagi kemusnahan atau kehilangan, atau kerosakan kepada, bagasi dan bagi kelewatan.

5. Ketidakpatuhan terhadap peruntukan perenggan yang sebelum ini tidaklah menjejaskan kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan, yang hendaklah, walau apa pun jua, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini termasuklah yang berhubungan dengan had tanggungan.

Perkara 4

Kargo

1. Berkenaan dengan pengangkutan kargo, suatu surat angkutan udara hendaklah diserahkan.
2. Apa-apa cara lain yang akan memelihara suatu rekod pengangkutan yang hendak dilakukan boleh diganti dengan penyerahan surat angkutan udara. Jika apa-apa cara lain digunakan, pengangkut hendaklah, jika diminta sedemikian oleh pengirim konsain, menyerahkan kepada pengirim konsain suatu resit bagi kargo yang membenarkan pengenalan terhadap konsainan dan akses kepada maklumat yang terkandung dalam rekod yang dipelihara oleh cara lain itu.

Perkara 5

Kandungan Surat Angkutan Udara atau Resit Kargo

Surat angkutan udara atau resit kargo hendaklah termasuk:

- (a) suatu petunjuk mengenai tempat berlepas dan tempat tujuan;
- (c) jika tempat berlepas dan tempat tujuan adalah dalam wilayah satu Pihak Negara, satu atau lebih daripada satu tempat perhentian yang dipersetujui ada dalam wilayah suatu Negara lain, suatu petunjuk mengenai sekurang-kurangnya satu tempat perhentian itu; dan
- (c) suatu petunjuk mengenai berat konsainan.

Perkara 6

Dokumen Yang Berhubungan dengan Jenis Kargo

Pengirim konsain boleh dikehendaki, jika perlu bagi memenuhi formaliti kastam, polis dan pihak berkuasa awam yang sama, untuk menyerahkan suatu dokumen yang menunjukkan jenis kargo. Peruntukan ini tidak memberikan apa-apa tanggungjawab, kewajipan atau tanggungan yang terhasil daripada itu kepada pengangkut.

Perkara 7

Perihal Surat Angkutan Udara

1. Surat angkutan udara hendaklah dibuat oleh pengirim konsain dalam tiga bahagian asal.
2. Bahagian pertama hendaklah ditandakan “untuk pengangkut”; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain. Bahagian kedua hendaklah ditandakan “untuk penerima konsain”; ia hendaklah ditandatangani oleh pengirim konsain dan pengangkut. Bahagian ketiga hendaklah ditandatangani oleh pengangkut yang akan menyerahkannya kepada pengirim konsain selepas kargo diterima.
3. Tandatangan pengangkut dan pengirim konsain boleh dicetak atau dicap.
4. Jika, atas permintaan pengirim konsain, pengangkut membuat surat angkutan udara, pengangkut hendaklah disifatkan, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, telah berbuat demikian bagi pihak pengirim konsain.

Perkara 8

Dokumentasi bagi Bungkusan Berganda

Apabila terdapat lebih daripada satu bungkusan:

- (a) pengangkut kargo mempunyai hak untuk menghendaki pengirim konsain membuat surat angkutan udara yang berasingan;
- (b) pengirim konsain mempunyai hak untuk menghendaki pengangkut menyerahkan resit kargo yang berasingan apabila cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4 digunakan.

Perkara 9

Ketidapatuhan dengan Kehendak Dokumentar

Ketidapatuhan peruntukan Perkara 4 hingga 8 tidaklah menjejaskan kewujudan atau kesahan kontrak pengangkutan, yang hendaklah, walau apa pun, tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini termasuklah apa-apa yang berhubungan dengan had tanggungan.

Perkara 10

Tanggungjawab bagi Butir-Butir Dokumentasi

1. Pengirim konsain adalah bertanggungjawab bagi ketepatan butir-butir dan pernyataan yang berhubungan dengan kargo yang dimasukkannya atau dimasukkan

bagi pihaknya ke dalam surat angkutan udara itu atau yang diberikan olehnya atau diberikan bagi pihaknya kepada pengangkut bagi kemasukan ke dalam resit kargo atau bagi kemasukan ke dalam rekod yang dikekalkan dengan cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4. Perenggan yang sebelum ini juga terpakai jika orang yang bertindak bagi pihak pengirim konsain juga merupakan ejen pengangkut.

2. Pengirim konsain hendaklah membayar ganti rugi kepada pengangkut terhadap semua kerosakan yang ditanggung olehnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengangkut itu bertanggung, atas alasan ketidakteraturan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang diberikan oleh pengirim konsain atau bagi pihaknya.

3. Tertakluk kepada peruntukan perenggan 1 dan 2 Perkara ini, pengangkut hendaklah membayar ganti rugi kepada pengirim konsain terhadap semua kerosakan yang ditanggungnya, atau oleh mana-mana orang lain yang kepadanya pengirim konsain bertanggung, atas alasan ketidakteraturan, ketidaktepatan atau ketidaklengkapan butir-butir dan pernyataan yang dimasukkan oleh pengangkut atau bagi pihaknya ke dalam resit kargo atau dalam rekod yang dikekalkan oleh cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4.

Perkara 11

Nilai Keterangan Dokumentasi

1. Surat angkutan udara atau resit kargo adalah keterangan *prima facie* mengenai pembuatan kontrak, mengenai penerimaan kargo dan syarat pengangkutan yang disebut di dalamnya.

2. Apa-apa pernyataan dalam surat angkutan udara atau resit kargo yang berhubungan dengan berat, dimensi dan pembungkusan kargo, serta yang berhubungan dengan bilangan bungkusan, adalah keterangan *prima facie* mengenai fakta yang dinyatakan; pernyataan yang berhubungan dengan kuantiti, isi padu dan keadaan kargo tidak menjadi keterangan terhadap pengangkut kecuali setakat mana ia telah dan adalah kedua-duanya dinyatakan dalam surat angkutan udara atau resit kargo itu sebagai telah diperiksa olehnya di hadapan pengirim konsain, atau berhubungan dengan keadaan zahir kargo itu.

Perkara 12

Hak Pelupusan Kargo

1. Tertakluk kepada tanggungannya untuk menjalankan segala kewajibannya menurut kontrak pengangkutan, pengirim konsain adalah berhak untuk melupuskan kargo dengan menarik balik kargo itu di lapangan terbang tempat berlepas atau

tempat tujuan, atau dengan menahannya dalam perjalanan di mana-mana tempat mendarat, atau dengan meminta supaya kargo itu diserahkan di tempat tujuan atau dalam perjalanan kepada seseorang selain penerima konsain yang disebut dalam surat angkutan udara, atau dengan menghendaki supaya kargo itu dikembalikan ke lapangan terbang tempat berlepas. Pengirim konsain tidak boleh menggunakan hak pelupusan ini dengan cara yang mendatangkan mudarat kepada pengangkut atau kepada pengirim konsain yang lain dan ia mestilah membayar balik apa-apa belanja yang telah dilakukan kerana telah menggunakan hak itu.

2. Jika adalah mustahil untuk menjalankan perintah pengirim konsain itu, pengangkut hendaklah memberitahunya dengan serta merta.

3. Jika pengangkut menjalankan perintah pengirim konsain mengenai pelupusan kargo tanpa menghendaki dikemukakan bahagian surat angkutan udara atau resit kargo yang telah diserahkan kepada pengirim, pengangkut adalah bertanggung, tanpa menyentuh haknya untuk mendapatkan tuntutan daripada pengirim konsain, bagi apa-apa kerosakan yang mungkin disebabkan oleh yang demikian kepada mana-mana orang yang memiliki secara sah bahagian surat angkutan udara atau resit kargo itu.

4. Hak yang diberikan kepada pengirim konsain terhenti apabila hak penerima konsain bermula mengikut Perkara 13. Walau bagaimanapun, jika penerima konsain enggan menerima kargo, atau jika dia tidak dapat dihubungi, pengirim konsain berhak mendapat balik hak pelupusannya.

Perkara 13

Penyerahan Kargo

1. Kecuali apabila pengirim konsain telah menjalankan haknya di bawah Perkara 12, penerima konsain berhak, apabila tibanya kargo di tempat tujuan, menghendaki pengangkut menyerahkan kargo kepadanya, apabila dibayar caj yang kena dibayar dan apabila dipatuhi syarat pengangkutan.

2. Melainkan jika selainnya dipersetujui, adalah menjadi kewajipan pengangkut untuk memberitahu penerima konsain sebaik sahaja kargo itu tiba.

3. Jika pengangkut mengakui kehilangan kargo, atau jika kargo tidak tiba apabila tamat tujuh hari selepas tarikh kargo itu sepatutnya tiba, penerima konsain berhak menguatkuasakan terhadap pengangkut hak yang berbangkit daripada kontrak pengangkutan itu.

Perkara 14

Penguatkuasaan Hak Pengirim Konsain dan Penerima Konsain

Pengirim konsain dan penerima konsain boleh masing-masing menguatkuasakan segala hak yang diberikan kepada mereka oleh Perkara 12 dan 13, setiap satu atas nama sendiri, sama ada dia bertindak untuk kepentingannya sendiri atau kepentingan orang lain, dengan syarat dia menjalankan segala kewajipan yang dikenakan oleh kontrak pengangkutan itu.

Perkara 15

Hubungan Pengirim Konsain dengan Penerima Konsain atau Hubungan Salingan dengan Pihak Ketiga

1. Perkara 12, 13 dan 14 tidak menyentuh sama ada hubungan pengirim konsain dengan penerima konsain antara satu sama lain atau hubungan salingan pihak ketiga yang mendapat hak mereka sama ada daripada pengirim konsain atau daripada penerima konsain.
2. Peruntukan Perkara 12, 13 dan 14 hanya boleh diubah melalui peruntukan nyata dalam surat angkutan udara atau resit kargo.

Perkara 16

Formaliti Kastam, Polis atau Pihak Berkuasa Awam Lain

1. Pengirim konsain hendaklah memberikan apa-apa maklumat dan apa-apa dokumen sebagaimana yang perlu bagi memenuhi formaliti kastam, polis dan pihak berkuasa awam lain sebelum kargo boleh diserahkan kepada penerima konsain. Pengirim konsain adalah bertanggungjawab kepada pengangkut bagi apa-apa kerosakan yang disebabkan oleh ketiadaan, ketidakcukupan atau ketidaksetaraan mana-mana maklumat atau dokumen itu, melainkan jika kerosakan itu adalah disebabkan oleh kesalahan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya.
2. Pengangkut tidak berkewajipan untuk menyiasat tentang ketepatan atau kecukupan maklumat atau dokumen itu.

BAB III

TANGGUNGAN PENGANGKUT DAN TAKAT PAMPASAN BAGI KEROSAKAN

Perkara 17

Kematian dan Kecederaan Penumpang — Kerosakan kepada Bagasi

1. Pengangkut adalah bertanggungjawab bagi kerosakan yang didapati dalam hal kematian atau kecederaan tubuh penumpang dengan syarat kemalangan yang menyebabkan kematian atau kecederaan itu hanya berlaku dalam pesawat udara atau dalam masa menjalankan mana-mana kendalian bagi menaikkan atau menurunkan penumpang.

2. Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang didapati dalam hal kemusnahan atau kehilangan, atau kerosakan kepada, bagasi berdaftar dengan syarat kejadian yang menyebabkan kemusnahan, kehilangan atau kerosakan itu hanya berlaku dalam pesawat udara atau dalam tempoh bagasi berdaftar itu berada dalam jagaan pengangkut. Walau bagaimanapun, pengangkut itu tidaklah bertanggung jika dan setakat kerosakan yang timbul daripada kecacatan, kualiti atau sifat buruk bagasi yang wujud. Dalam hal bagasi tidak berdaftar, termasuklah barangan persendirian, pengangkut adalah bertanggung jika kerosakan itu adalah daripada kesilapannya atau kesilapan pekhidmatnya atau ejennya.
3. Jika pengangkut mengakui akan kehilangan bagasi berdaftar, atau jika bagasi berdaftar itu tidak sampai pada masa luputnya dua puluh satu hari selepas tarikh bagasi itu sepatutnya sampai, penumpang itu berhak untuk menguatkuasakan terhadap pengangkut haknya yang terhasil daripada kontrak pengangkutan.
4. Melainkan jika dinyatakan sebaliknya, dalam Konvenyen ini terma “bagasi” ertinya kedua-dua bagasi berdaftar dan bagasi tidak berdaftar.

Perkara 18

Kerosakan kepada Kargo

1. Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang didapati akibat kemusnahan atau kehilangan, atau kerosakan kepada, kargo dengan syarat kejadian yang menyebabkan kerosakan sedemikian hanya berlaku dalam masa pengangkutan melalui udara.
2. Walau bagaimanapun, pengangkut tidaklah bertanggung jika dan setakat dia membuktikan bahawa kemusnahan, kehilangan, atau kerosakan kepada, kargo itu adalah disebabkan salah satu daripada yang berikut atau lebih:
 - (a) wujud kecacatan, kualiti atau sifat buruk kargo;
 - (b) kecacatan pembungkusan kargo itu yang dilakukan oleh seseorang selain pengangkut atau pekhidmatnya atau ejennya;
 - (c) suatu tindakan perang atau konflik bersenjata;
 - (d) suatu tindakan pihak berkuasa awam yang dijalankan berkenaan kemasukan, pengeluaran atau transit kargo.
3. Pengangkutan melalui udara mengikut pengertian perenggan 1 Perkara ini merangkumi tempoh semasa kargo itu berada dalam jagaan pengangkut.
4. Tempoh pengangkutan melalui udara tidak meliputi apa-apa pengangkutan melalui darat, laut atau jalan air pedalaman yang dilakukan di luar lapangan

terbang. Walau bagaimanapun, sekiranya pengangkutan itu dilakukan dalam menjalankan suatu kontrak bagi pengangkutan melalui udara, bagi maksud memuatkan, menyerahkan atau memindahkan, apa-apa kerosakan dianggap, melainkan jika dibuktikan sebaliknya, sebagai akibat suatu kejadian yang berlaku semasa pengangkutan melalui udara. Jika sesuatu pengangkut, tanpa kebenaran pengirim konsain, menggantikan pengangkutan dengan cara pengangkutan yang lain bagi keseluruhan atau sebahagian pengangkutan yang diniatkan oleh perjanjian antara pihak-pihak hendaklah pengangkutan melalui udara, pengangkutan oleh cara pengangkutan lain itu disifatkan sebagai berada dalam tempoh pengangkutan melalui udara.

Perkara 19

Kelewatan

Pengangkut adalah bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan dalam pengangkutan melalui udara bagi penumpang, bagasi atau kargo. Walau bagaimanapun, pengangkut hendaklah tidak bertanggung bagi kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan jika pengangkut membuktikan bahawa pengangkut dan pekhidmat dan ejen pengangkut mengambil kesemua langkah yang dikehendaki dengan semunasabahnya untuk mengelakkan kerosakan atau bahawa adalah mustahil bagi pengangkut atau pekhidmat atau ejen pengangkut untuk mengambil langkah itu.

Perkara 20

Perlepasan

Jika pengangkut membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangi kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan orang yang menuntut pampasan, atau orang yang daripadanya dia mendapat hak itu, pengangkut hendaklah dilepaskan sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya terhadap orang yang menuntut setakat kecuaiian atau perbuatan salah itu atau ketinggalan itu adalah disebabkan atau disumbangi oleh kerosakan itu. Apabila dengan alasan kematian atau kecederaan seseorang penumpang pampasan dituntut oleh orang lain selain penumpang, pengangkut hendaklah dilepaskan dengan serupa sepenuhnya atau sebahagiannya daripada tanggungannya setakat ia membuktikan bahawa kerosakan itu adalah disebabkan atau disumbangi kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan penumpang. Perkara ini adalah terpakai bagi semua peruntukan tanggungan dalam Konvensyen ini, termasuklah perenggan 1 Perkara 21.

Perkara 21

Pampasan dalam Hal Kematian atau Kecederaan Penumpang

1. Bagi kerosakan yang timbul di bawah perenggan 1 Perkara 17 yang tidak melebihi 100,000 Hak Pengeluaran Khas bagi setiap penumpang, pengangkut tidak boleh mengecualikan atau mengehadkan tanggungannya.
2. Pengangkut tidak bertanggung bagi kerosakan yang timbul di bawah perenggan 1 Perkara 17 setakat kerosakan itu melebihi 100,000 Hak Pengeluaran Khas bagi setiap penumpang jika pengangkut membuktikan bahawa:
 - (a) kerosakan itu bukanlah disebabkan kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan pengangkut atau pekhidmatnya atau ejennya; atau
 - (b) kerosakan itu adalah semata-mata disebabkan oleh kecuaiian atau perbuatan salah lain atau ketinggalan sesuatu pihak ketiga.

Perkara 22

Had Tanggungan Berhubung dengan Kelewatan, Bagasi dan Kargo

1. Dalam hal kerosakan yang disebabkan oleh kelewatan sebagaimana yang ditetapkan dalam Perkara 19 dalam pengangkutan orang, tanggungan pengangkut bagi setiap penumpang adalah terhad kepada 4,150 Hak Pengeluaran Khas.
2. Dalam pengangkutan bagasi, tanggungan pengangkut dalam hal kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan adalah terhad kepada 1,000 Hak Pengeluaran Khas bagi setiap penumpang kecuali penumpang itu telah membuat, pada masa bagasi berdaftar diserahkan kepada pengangkut itu, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah yang tidak melebihi jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika ia membuktikan bahawa jumlah wang itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar penumpang itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.
3. Dalam pengangkutan kargo, tanggungan pengangkut dalam hal kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan adalah terhad kepada jumlah 17 Hak Pengeluaran Khas per kilogram, melainkan jika pengirim konsain telah membuat, pada masa bungkusan itu diserahkan kepada pengangkut, suatu perisytiharan khas akan kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan dan telah membayar sejumlah wang tambahan jika hal itu memerlukan sedemikian. Dalam hal itu pengangkut adalah bertanggung untuk membayar suatu jumlah wang yang tidak melebihi jumlah wang yang diisytiharkan, melainkan jika ia membuktikan bahawa jumlah itu adalah lebih besar daripada kepentingan sebenar pengirim konsain itu mengenai penyerahan di tempat tujuan.

4. Dalam hal kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada kargo, atau mana-mana objek yang terkandung di dalamnya, berat yang hendak diambil kira dalam menentukan amaun yang padanya tanggungan pengangkut terhad adalah hanya jumlah berat bungkusan itu atau bungkusan-bungkusan yang berkenaan itu. Walau bagaimanapun, apabila kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan sebahagian daripada kargo, atau sesuatu objek yang terkandung di dalamnya, menyentuh nilai bungkusan lain yang diliputi oleh surat angkutan udara yang sama, atau resit yang sama atau, jika ia tidak dikeluarkan, oleh rekod yang sama yang dipelihara oleh cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 4, jumlah keseluruhan berat bungkusan atau bungkusan-bungkusan hendaklah juga diambil kira bagi menentukan had tanggungan itu.

5. Peruntukan yang di atas perenggan 1 dan 2 Perkara ini tidak terpakai jika ia telah membuktikan bahawa kerosakan akibat daripada suatu perbuatan atau ketinggalan pengangkut, pekhidmatnya atau ejennya, dibuat dengan niat untuk menyebabkan kerosakan atau secara melulu atau dengan pengetahuan bahawa kemungkinan akan menyebabkan kerosakan; dengan syarat, dalam hal perbuatan atau peninggalan seseorang pekhidmat atau ejen, dibuktikan juga bahawa pekhidmat atau ejen itu sedang bertindak mengikut ruang lingkup pekerjaannya.

6. Had yang ditetapkan dalam Perkara 21 dan dalam Perkara ini tidak menghalang mahkamah daripada mengawardkan, mengikut undang-undangnya sendiri, sebagai tambahan, kesemua atau sebahagian daripada kos mahkamah atau daripada belanja guaman yang lain yang ditanggung oleh pihak yang menuntut, termasuk faedah. Peruntukan yang sebelumnya tidak terpakai jika amaun ganti rugi yang diawardkan, tidak termasuk kos mahkamah dan belanja guaman yang lain, tidak melebihi jumlah yang ditawarkan secara bertulis oleh pengangkut kepada pihak yang menuntut dalam masa enam bulan dari tarikh peristiwa yang menyebabkan kerosakan, atau sebelum permulaan tindakan, jika permulaan tindakan itu terkemudian.

Perkara 23

Penukaran Unit Mata Wang

1. Jumlah wang yang disebut berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas dalam Konvensyen ini hendaklah disifatkan sebagai merujuk kepada Hak Pengeluaran Khas sebagaimana yang ditakrifkan oleh Kumpulan Wang Antarabangsa. Penukaran jumlah wang itu ke dalam mata wang Negara hendaklah, dalam hal prosiding kehakiman, dibuat mengikut nilai mata wang itu berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas pada tarikh penghakiman dibuat. Nilai sesuatu mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Negara yang merupakan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira mengikut cara nilai yang terpakai oleh Kumpulan Wang Antarabangsa, berkuat kuasa pada tarikh penghakiman, bagi pengendalian dan urusannya. Nilai mata wang negara, berkenaan dengan Hak Pengeluaran Khas, bagi Pihak Negara yang bukan Anggota

Kumpulan Wang Antarabangsa, hendaklah dikira dengan cara yang ditentukan oleh Negara itu.

2. Walau bagaimanapun, Negara-negara yang bukan Anggota Kumpulan Wang Antarabangsa dan yang undang-undangnya tidak membenarkan pemakaian peruntukan perenggan 1 Perkara ini boleh, pada masa ratifikasi atau kesertaan atau pada bila-bila masa selepas itu, mengisytiharkan bahawa had tanggungan pengangkut yang ditetapkan dalam Perkara 21 ditetapkan sebanyak 1,500,000 unit mata wang bagi tiap-tiap penumpang dalam prosiding kehakiman di wilayah mereka; 62,500 unit mata wang bagi tiap-tiap penumpang berkenaan perenggan 1 Perkara 22; 15,000 unit mata wang bagi tiap-tiap penumpang berkenaan perenggan 2 Perkara 22; dan 250 unit mata wang bagi tiap-tiap kilogram berkenaan perenggan 3 Perkara 22. Unit mata wang ini adalah sama dengan enam puluh lima setengah milligram emas daripada kehalusan millesimal sembilan ratus. Jumlah wang ini boleh ditukar ke dalam mata wang kebangsaan mengikut angka genap. Penukaran jumlah wang ini ke dalam mata wang kebangsaan hendaklah dibuat mengikut undang-undang Negara tersebut.

3. Pengiraan yang disebut dalam ayat terakhir perenggan 1 Perkara ini dan penukaran cara yang disebut dalam perenggan 2 Perkara ini hendaklah dibuat dengan cara supaya dapat menyatakan dalam mata wang negara Pihak Negara seboleh-bolehnya nilai sebenar yang sama bagi amaun dalam Perkara 21 dan 22 sebagaimana yang akan terhasil daripada pemakaian tiga ayat pertama perenggan 1 Perkara ini. Pihak Negara hendaklah menyampaikan kepada Depositori cara pengiraan menurut perenggan 1 Perkara ini, atau keputusan penukaran dalam perenggan 2 Perkara ini mengikut mana-mana yang berkenaan, semasa mendepositkan sesuatu surat cara ratifikasi, penerimaan, kelulusan atau kesertaan kepada Konvensyen ini dan apabila terdapat perubahan dalam salah satu.

Perkara 24

Semakan Had

1. Tanpa menjejaskan peruntukan Perkara 25 Konvensyen ini dan tertakluk kepada perenggan 2 di bawah, had tanggungan yang ditetapkan dalam Perkara 21, 22 dan 23 hendaklah disemak oleh Depositori pada selang lima tahun, semakan yang pertama hendaklah diadakan pada akhir tahun kelima yang mengikut tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen ini, atau jika Konvensyen tidak berkuat kuasa dalam masa lima tahun dari tarikh ia mula dibuka untuk ditandatangani, dalam masa tahun pertama ia mula berkuat kuasa, dengan merujuk kepada faktor inflasi yang selaras dengan kadar inflasi terkumpul semenjak semakan yang sebelumnya atau mula-mula sekali semenjak tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen ini. Ukuran kadar inflasi yang hendak digunakan dalam menentukan faktor inflasi adalah purata berwajaran bagi kadar kenaikan tahunan atau penurunan dalam Indeks Harga Pengguna bagi Negara yang mata wangnya merangkumi Hak Pengeluaran Khas yang disebut dalam perenggan 1 Perkara 23.

2. Jika semakan yang disebut dalam perenggan yang sebelumnya memutuskan bahawa faktor inflasi telah melebihi 10 peratus, Depositori hendaklah memberitahu Pihak Negara tentang semakan semula had tanggungannya. Apaapa semakan semula itu hendaklah berkuat kuasa selepas enam bulan dari tarikh pemberitahuan kepada Pihak Negara. Jika dalam masa tiga bulan selepas pemberitahuan kepada Pihak Negara majoriti Pihak Negara mendaftarkan rasa tidak puas hati mereka, semakan itu tidak akan berkuat kuasa dan Depositori hendaklah merujuk perkara itu kepada sesuatu mesyuarat Pihak Negara. Depositori hendaklah dengan segera memaklumkan kepada semua Pihak Negara permulaan kuat kuasa apa-apa semakan.

3. Walau apa pun perenggan 1 Perkara ini, tatacara yang disebut dalam perenggan 2 Perkara ini hendaklah terpakai pada bila-bila masa dengan syarat satu pertiga daripada Pihak Negara telah menyatakan hasrat untuk menguatkuasakan semakan itu dan dengan syarat bahawa faktor inflasi yang disebut dalam perenggan 1 telah melebihi 30 peratus daripada semakan yang sebelumnya atau dari tarikh permulaan kuat kuasa Konvensyen ini jika tiada semakan semula dibuat sebelum ini. Semakan semula yang kemudiannya yang menggunakan tatacara yang diterangkan dalam perenggan 1 Perkara ini akan dibuat pada selang lima tahun bermula pada akhir tahun kelima mengikuti tarikh semakan semula di bawah perenggan yang ada.

Perkara 25

Ketetapan Had

Sesuatu pengangkut boleh menetapkan bahawa kontrak pengangkutan hendaklah tertakluk kepada had tanggungan yang lebih tinggi daripada yang diperuntukkan dalam Konvensyen ini atau kepada tiada had tanggungan langsung.

Perkara 26

Ketidaksahan Peruntukan Kontrak

Apa-apa peruntukan yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut daripada tanggungan atau untuk menetapkan had yang lebih rendah daripada apa yang dinyatakan oleh Konvensyen ini adalah batal dan tidak sah, tetapi batalnya mana-mana peruntukan itu tidak melibatkan pembatalan keseluruhan kontrak, yang masih tertakluk kepada peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 27

Kebebasan Berkontrak

Tiada apa-apa yang terkandung dalam Konvensyen ini boleh menghalang pengangkut daripada enggan untuk membuat apa-apa kontrak pengangkutan, daripada melepaskan apa-apa pembelaan yang ada di bawah Konvensyen, atau

daripada menyediakan syarat-syarat yang tidak bercanggah dengan peruntukan Konvensyen ini.

Perkara 28

Bayaran Pendahuluan

Dalam hal kemalangan pesawat udara yang mengakibatkan kematian atau kecederaan penumpang, pengangkut hendaklah, jika dikehendaki oleh undangundang negaranya, membuat bayaran pendahuluan tanpa lengah kepada seseorang orang sebenar atau orang-orang yang berhak untuk menuntut pampasan supaya dapat memenuhi keperluan ekonomi segera orang itu. Apa-apa bayaran pendahuluan itu hendaklah tidak dikira sebagai pengiktirafan tanggungan dan boleh ditolak daripada apa-apa amaun yang dibayar berikutnya sebagai ganti rugi oleh pengangkut.

Perkara 29

Asas Tuntutan

Dalam pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo, mana-mana tindakan untuk mendapatkan ganti rugi, bagaimana jua pun ia berasas, sama ada di bawah Konvensyen ini atau mengikut kontrak atau dalam tort atau selainnya, hanya boleh dibawa tertakluk kepada syarat dan apa-apa had tanggungan sebagaimana yang dinyatakan dalam Konvensyen ini tanpa menyentuh persoalan siapakah orang yang mempunyai hak untuk membawa guaman dan apakah hak masing-masing. Dalam mana-mana tindakan itu, ganti rugi punitif, ganti rugi teladan atau mana-mana ganti rugi yang bukan pampasan tidak boleh didapatkan balik.

Perkara 30

Pekhidmat, Ejen — Agregat Tuntutan

1. Jika sesuatu tindakan dibawa terhadap seseorang pekhidmat atau ejen pengangkut akibat daripada kerosakan yang berkenaan dengan Konvensyen, pekhidmat atau ejen itu, jika mereka membuktikan bahawa mereka telah bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka, berhak untuk menggunakan syarat dan had tanggungan yang pengangkut sendiri berhak untuk menggunakannya di bawah Konvensyen ini.
2. Agregat amaun yang boleh didapatkan daripada pengangkut, pekhidmatnya dan ejennya, dalam hal itu, tidak boleh melebihi had yang tersebut itu.
3. Kecuali berkenaan dengan pengangkutan kargo, peruntukan perenggan 1 dan 2 Perkara ini tidak terpakai jika telah dibuktikan bahawa kerosakan akibat daripada perbuatan atau peninggalan pekhidmat atau ejen dibuat dengan niat untuk

menyebabkan kerosakan atau secara melulu dan dengan pengetahuan kemungkinan akan mengakibatkan kerosakan.

Perkara 31

Notis Aduan Dalam Masa yang Tepat

1. Resit daripada orang yang berhak menerima penyerahan bagasi berdaftar atau kargo tanpa aduan adalah keterangan *prima facie* bahawa bagasi atau kargo itu telah diserahkan dalam keadaan baik dan mengikut dokumen pengangkutan atau dengan rekod yang dikekalkan oleh cara lain yang disebut dalam perenggan 2 Perkara 3 dan perenggan 2 Perkara 4.
2. Dalam hal kerosakan, orang yang berhak menerima penyerahan mestilah membuat aduan kepada pengangkut dengan serta merta selepas kerosakan itu diketahui, dan, selewat-lewatnya, dalam masa tujuh hari dari tarikh penerimaan dalam hal bagasi berdaftar dan empat belas hari dari tarikh penerimaan dalam hal kargo. Dalam hal kelewatan, aduan hendaklah dibuat selewat-lewatnya dalam masa dua puluh satu hari dari tarikh bagasi atau kargo diserahkan kepadanya.
3. Setiap aduan hendaklah dibuat secara bertulis dan diberikan atau dikirimkan dalam masa yang tersebut di atas.
4. Jika tiada aduan dibuat dalam masa yang tersebut di atas itu, tiada tindakan boleh diambil terhadap pengangkut, kecuali dalam hal fraud di pihaknya.

Perkara 32

Kematian Orang yang Bertanggungjawab

Dalam hal kematian orang yang bertanggungjawab, sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi boleh dibuat mengikut terma Konvensyen ini terhadap orang yang mewakili harta pusakanya di sisi undang-undang.

Perkara 33

Bidang Kuasa

1. Sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi mestilah dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, dalam wilayah satu daripada Pihak Negara, sama ada di hadapan mahkamah di mana pengangkut itu biasanya bermastautin atau di tempat perniagaan utamanya, atau di mana ia mempunyai tempat perniagaan yang melaluinya kontrak telah dibuat atau di hadapan mahkamah di tempat tujuan.

2. Berkenaan dengan kerosakan akibat kematian atau kecederaan penumpang, sesuatu tindakan boleh dibawa di hadapan salah satu mahkamah yang disebut dalam perenggan 1 Perkara ini, atau dalam wilayah Pihak Negara yang pada masa kemalangan itu berlaku penumpang mempunyai kediaman utama dan tetap dan kepadanya dan daripadanya pengangkut mengendalikan perkhidmatan bagi pengangkutan penumpang melalui udara, sama ada pesawat udaranya sendiri atau pesawat udara pengangkut lain menurut perjanjian komersial, dan yang dalamnya pengangkut menjalankan perniagaan mengangkut penumpang melalui udara dari premis yang dipajak atau dimiliki pengangkut sendiri atau oleh pengangkut lain yang dengannya dia mempunyai perjanjian komersial.

3. Bagi maksud perenggan 2:

- (a) “perjanjian komersial” ertinya sesuatu perjanjian, selain perjanjian agensi, yang dibuat antara pengangkut-pengangkut dan yang berhubungan dengan peruntukan perkhidmatan bersama bagi pengangkutan penumpang melalui udara;
- (b) “kediaman utama dan tetap” ertinya satu kediaman tetap penumpang pada masa kemalangan. Kewarganegaraan penumpang tidak akan menjadi faktor penentu dalam hal ini.

4. Pertanyaan tentang tatacara hendaklah dikawal oleh undang-undang mahkamah yang menguasai kes.

Perkara 34

Timbang Tara

1. Tertakluk kepada peruntukan Perkara ini, pihak-pihak kepada kontrak pengangkutan bagi kargo boleh menetapkan bahawa mana-mana pertelingkahan yang berhubungan dengan tanggungan pengangkut di bawah Konvensyen ini hendaklah diselesaikan melalui timbang tara. Apa-apa perjanjian itu hendaklah secara bertulis.

2. Prosiding timbang tara hendaklah, atas pilihan orang yang menuntut, diadakan dalam satu daripada bidang kuasa yang disebut dalam Perkara 33.

3. Penimbang tara atau tribunal timbang tara hendaklah memakai peruntukan Konvensyen ini. 4. Peruntukan perenggan 2 dan 3 Perkara ini hendaklah disifatkan sebagai sebahagian daripada tiap-tiap fasal atau perjanjian timbang tara, dan mana-mana terma fasal atau perjanjian yang tidak selaras dengan perenggan-perenggan itu adalah batal dan tidak sah.

Perkara 35

Had Tindakan

1. Hak ke atas ganti rugi terhapus jika sesuatu tindakan tidak dibawa dalam tempoh dua tahun, dikira dari tarikh ketibaan di tempat tujuan, atau dari tarikh pesawat udara sepatutnya tiba, atau dari tarikh pengangkutan berhenti.
2. Cara bagi mengira tempoh itu hendaklah ditentukan oleh undang-undang mahkamah yang menguruskan kes itu.

Perkara 36

Pengangkutan Pengganti

1. Dalam hal pengangkutan yang hendak dilakukan oleh beberapa pengangkut pengganti, dan berada dalam takrifan yang dinyatakan dalam perenggan 3 Perkara 1, setiap pengangkut yang menerima penumpang, bagasi atau kargo adalah tertakluk kepada kaedah-kaedah yang dinyatakan dalam Konvensyen ini dan disifatkan sebagai satu daripada pihak-pihak kepada kontrak pengangkutan setakat kontrak itu memperkatakan tentang bahagian daripada pengangkutan yang dilakukan di bawah penyeliaannya.
2. Dalam hal pengangkutan jenis ini, penumpang atau mana-mana orang yang berhak ke atas pampasan berkenaan dengannya boleh mengambil tindakan hanya terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan semasa kemalangan atau kelewatan berlaku, kecuali jika, melalui perjanjian nyata, pengangkut pertama telah sanggup memikul tanggungan bagi keseluruhan perjalanan itu.
3. Berkenaan dengan bagasi atau kargo, penumpang atau pengirim konsain mempunyai hak tindakan terhadap pengangkut pertama, dan penumpang atau penerima konsain yang berhak ke atas penyerahan mempunyai hak tindakan terhadap pengangkut terakhir, dan selanjutnya, setiapnya boleh mengambil tindakan terhadap pengangkut yang melakukan pengangkutan yang dalam masa itu kemusnahan, kehilangan, kerosakan atau kelewatan berlaku. Pengangkut-pengangkut ini adalah bersesama dan berasingan bertanggung kepada penumpang atau kepada pengirim konsain atau penerima konsain.

Perkara 37

Hak Tindakan Terhadap Pihak Ketiga

Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menyentuh persoalan sama ada seseorang yang bertanggung bagi kerosakan mengikut peruntutannya mempunyai hak tindakan terhadap mana-mana orang lain.

BAB IV

PENGANGKUTAN BERCAMPUR-CAMPUR

Perkara 38

Pengangkutan Bercampur-campur

1. Dalam hal pengangkutan bercampur-campur yang dilakukan sebahagiannya melalui udara dan sebahagiannya lagi oleh mana-mana cara pengangkutan lain, peruntukan Konvensyen ini hendaklah, tertakluk kepada perenggan 4 Perkara 18, terpakai hanya bagi pengangkutan melalui udara, dengan syarat pengangkutan melalui udara itu adalah mengikut terma Perkara 1.
2. Tiada apa-apa jua dalam Konvensyen ini boleh menghalang pihak-pihak dalam hal pengangkutan bercampur-campur daripada memasukkan ke dalam dokumen pengangkutan udara syarat yang berhubungan dengan cara pengangkutan lain, dengan syarat peruntukan Konvensyen ini dipatuhi berkenaan dengan pengangkutan melalui udara.

BAB V

PENGANGKUTAN MELALUI UDARA YANG DILAKUKAN OLEH ORANG SELAIN PENGANGKUT BERJANJI

Perkara 39

Pengangkut Berjanji — Pengangkut Sebenar

Peruntukan Bab ini terpakai apabila seseorang (selepas ini disebut sebagai “pengangkut berjanji”) sebagai prinsipal membuat suatu kontrak yang dikawal oleh Konvensyen ini dengan penumpang atau pengirim konsain atau dengan seseorang yang bertindak bagi pihak penumpang atau pengirim konsain, dengan orang lain (selepas ini disebut sebagai “pengangkut sebenar”) melakukan, menurut kuasa pihak berkuasa daripada pengangkut berjanji, keseluruhan atau sebahagian daripada pengangkutan, tetapi bukan berkenaan sebahagian pengangkut pengganti mengikut pengertian Konvensyen ini. Kuasa itu hendaklah dianggap ada dalam ketiadaan bukti sebaliknya.

Perkara 40

Tanggungjawab Masing-Masing Pengangkut Berjanji dan Pengangkut Sebenar

Jika sesuatu pengangkut sebenar melakukan keseluruhan atau sebahagian pengangkutan yang, mengikut kontrak yang disebut dalam Perkara 39, dikawal oleh Konvensyen ini, kedua-dua pengangkut berjanji dan pengangkut sebenar

hendaklah, melainkan jika diperuntukkan selainnya dalam Bab ini, adalah tertakluk kepada kaedah-kaedah Konvensyen ini, pengangkut berjanji bagi keseluruhan pengangkutan yang terdapat dalam kontrak, pengangkut sebenar semata-mata bagi pengangkutan yang dilakukannya.

Perkara 41

Tanggungjawab Salingan

1. Perbuatan dan peninggalan pengangkut sebenar dan pekhidmatnya dan ejennya yang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai dilakukan oleh pengangkut berjanji.

2. Perbuatan dan peninggalan pengangkut berjanji dan pekhidmatnya dan ejennya yang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka hendaklah, berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, disifatkan juga sebagai dilakukan oleh pengangkut sebenar. Walau bagaimanapun, tiada perbuatan atau peninggalan itu membuatkan pengangkut sebenar tertakluk kepada tanggungjawab yang melebihi amaun yang disebut dalam Perkara 21, 22, 23 dan 24. Mana-mana perjanjian khas yang di bawahnya pengangkut berjanji mengambil obligasi yang tidak dikenakan oleh Konvensyen ini atau mana-mana pelepasan hak atau pembelaan yang diberikan oleh Konvensyen ini atau manamana perisytiharan khas kepentingan mengenai penyerahan di tempat tujuan yang terdapat dalam Perkara 22 hendaklah tidak akan menjejaskan pengangkut sebenar melainkan dipersetujui olehnya.

Perkara 42

Penerima Aduan dan Arahan

Mana-mana aduan yang hendak dibuat atau arahan yang hendak diberikan di bawah Konvensyen ini kepada pengangkut hendaklah mempunyai kuat kuasa yang sama, sama ada ditujukan kepada pengangkut berjanji ataupun pengangkut sebenar. Walau bagaimanapun, arahan yang disebut dalam Perkara 12 hanya boleh berkuat kuasa jika ditujukan kepada pengangkut berjanji.

Perkara 43

Pekhidmat dan Ejen

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan boleh pengangkut sebenar, mana-mana pekhidmat atau ejen pengangkut itu atau pengangkut berjanji adalah, jika mereka membuktikan bahawa mereka telah bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka, berhak untuk menggunakan bagi faedah mereka syarat dan had tanggungjawab yang terpakai di bawah Konvensyen ini kepada pengangkut yang

pekhidmatnya atau ejennya, melainkan jika dibuktikan bahawa mereka telah bertindak dengan cara yang menghalang had tanggungan daripada digunakan mengikut Konvensyen ini.

Perkara 44

Aggregat Ganti Rugi

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, agregat amaun yang boleh didapatkan daripada pengangkut itu dan pengangkut berjanji, dan daripada pekhidmatnya and ejennya yang bertindak dalam ruang lingkup pekerjaan mereka, hendaklah tidak boleh melebihi amaun paling tinggi yang boleh diawardkan terhadap sama ada pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar di bawah Konvensyen ini, tetapi tiada seorang pun yang disebut tadi bertanggung bagi jumlah wang yang melebihi had yang terpakai bagi orang itu.

Perkara 45

Penerima Tuntutan

Berhubung dengan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut sebenar, sesuatu tindakan untuk mendapatkan ganti rugi boleh dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, terhadap pengangkut itu atau pengangkut berjanji, atau terhadap kedua-dua itu bersama atau berasingan. Jika tindakan itu dibawa hanya terhadap salah satu daripada pengangkut-pengangkut itu, pengangkut itu mempunyai hak untuk menghendaki pengangkut lain dibawa bersama ke dalam prosiding, tatacara dan kesannya yang dikawal oleh undang-undang mahkamah yang menguasai kes itu.

Perkara 46

Bidang Kuasa Tambahan

Apa-apa tindakan untuk mendapatkan ganti rugi yang terdapat dalam Perkara 45 mestilah dibawa, atas pilihan pihak yang menuntut, dalam wilayah satu daripada Pihak-Pihak Negara, sama ada di hadapan suatu mahkamah yang dalamnya suatu tindakan boleh dibawa terhadap pengangkut berjanji, sebagaimana yang diperuntukkan dalam Perkara 33, atau di hadapan mahkamah yang mempunyai bidang kuasa di mana pengangkut sebenar mempunyai domisilnya atau tempat perniagaan utamanya.

Perkara 47

Ketidaksahan Peruntukan Kontrak

Apa-apa peruntukan kontrak yang bertujuan untuk melepaskan pengangkut berjanji atau pengangkut sebenar daripada tanggungan di bawah Bab ini atau untuk

menetapkan had yang lebih rendah daripada yang terpakai mengikut Bab ini adalah batal dan tidak sah, tetapi batalnya mana-mana peruntukan itu tidak melibatkan pembatalan keseluruhan kontrak, yang masih tertakluk kepada peruntukan Bab ini.

Perkara 48

Hubungan Salingan Antara Pengangkut Berjanji dengan Pengangkut Sebenar

Melainkan sebagaimana yang diperuntukan dalam Perkara 45, tiada apa-apa jua dalam Bab ini boleh menjejaskan hak dan tanggungjawab pengangkut antara mereka, termasuklah apa-apa hak untuk tindakan atau tanggung rugi.

BAB VI

PERUNTUKAN LAIN

Perkara 49

Pemakaian Mandatori

Mana-mana fasal yang terkandung dalam kontrak pengangkutan dan semua perjanjian khas yang dibuat sebelum kerosakan berlaku yang dengannya pihakpihak berupa melanggar kaedah-kaedah yang dinyatakan oleh Konvensyen ini, sama ada dengan memutuskan undang-undang yang hendak terpakai, atau dengan mengubah kaedah-kaedah mengenai bidang kuasa, hendaklah batal dan tidak sah.

Perkara 50

Insurans

Pihak Negara hendaklah menghendaki pengangkut-pengangkutnya menyenggarakan insurans yang mencukupi bagi melindungi tanggungan mereka di bawah Konvensyen ini. Sesuatu pengangkut boleh dikehendaki oleh Pihak Negara yang ke dalamnya ia mengendalikan untuk memberikan keterangan bahawa ia menyenggara insurans yang mencukupi untuk melindungi tanggungannya di bawah Konvensyen ini.

Perkara 51

Pengangkutan yang Dilakukan dalam Hal Keadaan Luar Biasa

Peruntukan Perkara 3 hingga 5, 7 dan 8 yang berhubungan dengan dokumentasi pengangkutan tidak terpakai dalam hal pengangkutan yang dilakukan dalam hal keadaan luar biasa di luar ruang lingkup biasa perniagaan pengangkut.

Perkara 52

Takrif Hari

Ungkapan “hari” apabila digunakan dalam Konvensyen ini ertinya hari kalendar, bukan hari bekerja.

BAB VII

FASAL MUKTAMAD

Perkara 53

Tandatangan, Ratifikasi dan Permulaan Kuat Kuasa

Bagi maksud Konvensyen ini, suatu “Pertubuhan Integrasi Ekonomi Serantau” ertinya mana-mana pertubuhan yang dibentuk oleh Negara berdaulat sesuatu rantau yang mempunyai kewibawaan berkenaan dengan perkara tertentu yang dikawal oleh Konvensyen ini dan telah diberi kuasa sewajarnya untuk menandatangani dan meratifikasikan, menerima, meluluskan atau menyertai Konvensyen ini. Sesuatu sebutan mengenai “Pihak Negara” atau “Pihak-Pihak Negara” dalam Konvensyen ini, selain dalam perenggan 2 Perkara 1, perenggan 1(b) Perkara 3, perenggan (b) Perkara 5, Perkara 23, 33, 46 dan perenggan (b) Perkara 57, terpakai juga mengenai Pertubuhan Integrasi Ekonomi Serantau. Bagi maksud Perkara 24, sebutan mengenai “majoriti Pihak Negara” dan “satu pertiga daripada Pihak Negara” tidak terpakai kepada Pertubuhan Integrasi Ekonomi Serantau.

Perkara 55

Hubungan dengan Surat Cara Konvensyen Warsaw yang lain

Konvensyen ini hendaklah mengatasi mana-mana undang-undang yang terpakai bagi pengangkutan antarabangsa melalui udara:

1. Antara Pihak Negara kepada Konvensyen ini menurut kuasa Negara-Negara yang biasanya merupakan Pihak kepada:

- (a) Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929 (selepas ini dipanggil Konvensyen Warsaw);
- (b) Protokol untuk Meminda Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929, Dibuat di The Hague pada 28 September 1955 (selepas ini dipanggil Protokol The Hague);

- (c) Konvensyen, Tambahan kepada Konvensyen Warsaw, bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Dilakukan oleh Orang Selain Pengangkut Berjanji, ditandatangani di Guadalajara pada 18 September 1961 (selepas ini dipanggil Konvensyen Guadalajara);
- (d) Protokol untuk Meminda Konvensyen bagi Menyatukan Kaedah-Kaedah Tertentu Yang Berhubungan Dengan Pengangkutan Antarabangsa Melalui Udara Yang Ditandatangani di Warsaw pada 12 Oktober 1929 sebagaimana yang Dipinda oleh Protokol yang Dibuat di The Hague pada 28 September 1955 Yang Ditandatangani di Guatemala City pada 8 Mac 1971 (selepas ini dipanggil Protokol Guatemala City);
- (e) Protokol Tambahan No. 1 hingga 3 dan Protokol Montreal No. 4 untuk meminda Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda oleh Protocol The Hague atau Konvensyen Warsaw sebagaimana yang dipinda oleh kedua-dua Protokol The Hague dan Protokol Guatemala City Yang Ditandatangani di Montreal pada 25 September 1975 (selepas ini dipanggil Protokol-Protokol Montreal); atau

2. Dalam wilayah mana-mana satu Pihak Negara kepada Konvensyen ini menurut kuasa Negara itu merupakan Pihak kepada satu surat cara atau lebih yang disebut dalam subperenggan (a) hingga (e) di atas.

Perkara 57

Reservasi

Tiada reservasi boleh dibuat ke atas Konvensyen ini kecuali Pihak Negara boleh pada bila-bila masa mengisytiharkan melalui pemberitahuan yang ditujukan kepada Depositori bahawa Konvensyen ini tidak terpakai bagi:

- (a) pengangkutan antarabangsa melalui udara yang dilakukan dan dikendalikan oleh Pihak Negara bagi maksud bukan komersial berkenaan dengan fungsinya dan tanggungjawabnya sebagai Negara berdaulat; dan/ atau
- (b) pengangkutan orang, kargo dan bagasi bagi pihak berkuasa ketenteraan pada pesawat udara yang berdaftar atau disewa oleh Pihak Negara itu, keupayaan keseluruhan yang telah dirizabkan itu atau bagi pihakpihak berkuasa itu.

[Perenggan 53 (kecuali bahagian perenggan 2), 54 dan 56 dan ayat terakhir Konvensyen tidak diturunkan. Ayat itu berkaitan dengan tandatangan, ratifikasi, permulaan kuat kuasa, pembatalan dan takat kewilayahan jika Negara mempunyai lebih daripada satu sistem undang-undang].

UNDANG-UNDANG MALAYSIA**Akta 148****AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974**

SENARAI PINDAAN

Undang-undang yang meminda	Tajuk ringkas	Berkuat kuasa dari
Akta A1310	Akta Pengangkutan Melalui Udara (Pindaan) 2007	8-10-2007

UNDANG-UNDANG MALAYSIA**Akta 148****AKTA PENGANGKUTAN MELALUI UDARA 1974****SENARAI SEKSYEN YANG DIPINDA**

Seksyen	Kuasa meminda	Berkuat kuasa dari
1	Akta A1310	8-10-2007
2	Akta A1310	8-10-2007
4	Akta A1310	8-10-2007
5	Akta A1310	8-10-2007
6	Akta A1310	8-10-2007
7	Akta A1310	8-10-2007
8	Akta A1310	8-10-2007
9	Akta A1310	8-10-2007
10	Akta A1310	8-10-2007
11A	Akta A1310	8-10-2007
12	Akta A1310	8-10-2007
Jadual Keempat	AktaA1310	8-10-2007
Jadual Kelima	AktaA1310	8-10-2007
Jadual Keenam	AktaA1310	8-10-2007
